ANNO XXXIX - N. 6 COPIE 185.000 GIUGNO 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

Imprese ed avvenimenti del 1° Decennale aeronautico.

L'Aeronautica italiana — come abbiamo annunciato nello scorso fascicolo — ha festeggiato il suo Decennale. Questa meravigliosa creazione del Regime ha già una sua grande storia, fatta di conquiste, di ardimenti, di tenacia. L'ala italiana ha battuto i cieli del mondo, ha toccato altezze vertiginose, ha solcato a velocità elevatissime l'azzurro, dando testimonianza mirabile della valentìa della gente nostra.

Ecco ora la cronistoria delle principali imprese e dei grandi avvenimenti del Decennio.

1925 aprile-novembre. — «*Raid*» *dei tre Continenti* (Roma-Melbourne-Tokio) di km. 55.000.

1927 febbraio-giugno. — «*Raid*» *dell' Atlantico e delle due Americhe* (km. 48.000) per la doppia transvolata dell'Atlantico e sorvolo delle foreste dell'America Meridionale.

1928 maggio-giugno. — *Crociera nel Mediterraneo Occidentale*, compiuta da 61 idrovolanti «Savoia-Marchetti» del tipo S. 55 e S. 59. Circa km. 3000 di volo. La prima crociera in massa dell'Aeronautica italiana.

1928 giugno. — «*Raid*» *alle Svalbard* in soccorso dei naufraghi del dirigibile «Italia». Km. 12.000. Gli aviatori italiani volarono per primi col loro idrovolante sulla «tenda rossa», rifornendo per primi di viveri e di materiali i naufraghi.

1928 giugno. — «*Raid*» *alle Svalbard* in soccorso dei naufraghi del dirigibile «Italia» con voli alla ricerca dell'idrovolante francese «Latham 47» di Guilbaud e Amundsen.

1928 giugno-luglio. — «*Raid*» *al Mare di Barents*, alla ricerca dell'idrovolante francese «Latham 47».

1928 luglio. — *Crociera Roma-Londra-Berlino-Roma*, compiuta da 12 apparecchi «Fiat A. 22» e «A. 120» motore Fiat A. 22 da 550 HP, al comando di S. E. Balbo.

1929 febbraio. — «*Raid*» *Roma-Mogadiscio*, su apparecchio da turismo «Fiat AS. 1», motore Fiat A. 50 da 90 HP, di km. 8200 compiuti in soli sette giorni. Primo *raid* individuale con media giornaliera di volo di oltre km. 1000 e con una tappa di km. 1800.

1929 giugno. — *Crociera nel Mediterraneo Orientale e nel Mar Nero*, compiuta da 35 idrovolanti da bombardamento «Savoia Marchetti S. 55» bimotori Asso Isotta Fraschini 500 HP. Circa 5000 km. di volo, toccando 7 Nazioni. E' la seconda crociera in massa compiuta dall'aviazione italiana.

1930 giugno. — *Primo Giorno dell'Ala*, grande esercitazione dell'Armata Aerea Italiana.

1930 luglio. — «*Raid*» *Vercelli-Tokio* su apparecchio da turismo. 11.000 km. in 9 giorni di volo. E' stato il primo collegamento Europa-Giappone compiuto con apparecchio da turismo.

1930 agosto. — *Primo Giro Aereo d'Italia per apparecchi da turismo.* Circa 4000 km. di percorso, 52 concorrenti, 37 dei quali arrivano al traguardo finale di Roma. Vincitore il comandante Paride Sacchi su « Breda 15 S. » alla media di km.-h. 152.

1930 settembre. — *« Raid » delle Capitali balcaniche* di una squadriglia da caccia italiana. Nove apparecchi da caccia al comando del col. Fougier compiono una crociera recandosi a Budapest, Belgrado, Sofia, Bucarest, Istanbul, Atene e Tirana compiendo, in ognuna delle città toccate, spettacolose acrobazie collettive.

1930 ottobre-gennaio 1931. — *Periplo africano* di 3 apparecchi da turismo « AS. 2 » motore Fiat A. 50 da 90 HP. Circa 30.000 km. percorsi in volo collettivo. Fu il primo periplo dell'Africa compiuto da velivoli da turismo.

1930 dicembre-1931 gennaio. — *Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile.* — E' la più grande impresa aerea finora compiuta nel mondo. Per la prima volta l'Oceano fu sorvolato in massa. Effettuarono la trasvolata 11 idrovolanti « Savoia Marchetti S. 55 » muniti di due motori Fiat A. 22 T da 550 HP, da Bolama a Porto Natal (km. 3000 in 17 ore di volo). Complessivamente da Orbetello a Rio de Janeiro la crociera fu di km. 11.000. Parteciparono all'impresa 44 persone di equipaggio.

1931 giugno. — ***Volo al Nord Tibesti*** di una squadriglia al comando di S. E. Balbo. Circa 8000 km. di volo. Per la prima volta i monti Tibesti versante libico sono sorvolati da aviatori.

1931 luglio. — *Secondo Giro Aereo d'Italia per apparecchi da turismo.* Sei tappe: Palermo, Rimini, Venezia, Milano, Torino e Roma. 6300 km. di percorso. Dei 37 concorrenti 20 giunsero a Roma; vincitore l'Ing. Ambrogio Colombo su « Breda 33 » alla media di 176 km.-h.

1931 agosto. — ***Prime grandi manovre dell'Armata Aerea*** alle quali hanno preso parte oltre 900 apparecchi. Prime esercitazioni dell'Armata Aerea a partiti contrapposti, svoltesi nel mondo.

1931 ottobre. — *Coppa Bibesco 1931*, su « Fiat A. 12 » motore Fiat A. 24 da 700 HP. Percorso Roma-Bucarest coperto alla media di 252.336 km.-h.

1932 maggio. — *Primo Congresso degli Aviatori Transoceanici*, tenutosi a Roma. Vi partecipano 52 aviatori in rappresentanza di 12 Nazioni. Nei lavori del Congresso vengono esaminati e discussi i grandi problemi della navigazione transoceanica.

1932 maggio. — ***Secondo giorno dell'Ala.*** Alla grande parata aerea prendono parte 400 apparecchi dell'Armata Aerea.

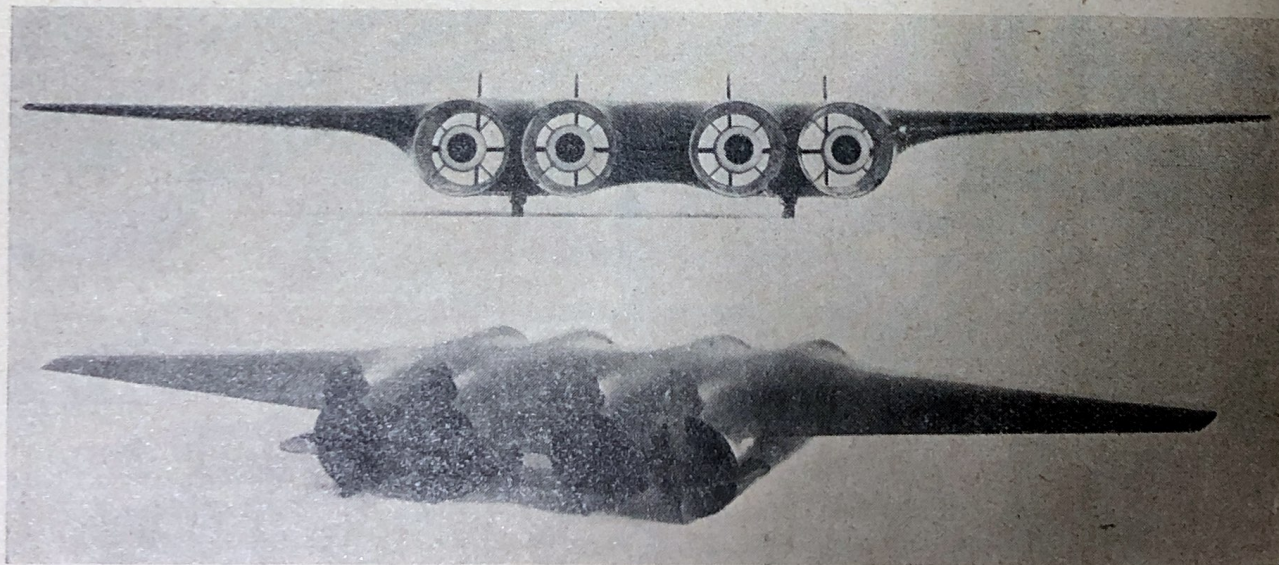
Lo sviluppo dell'aeroplano tubolare « Stipa ».

Dopo i soddisfacenti risultati di volo dell'aeroplano sperimentale tubolare « Stipa » costruito dalla Ditta Caproni — di cui abbiamo già dato notizia su questa rubrica — si pensa ora di applicare tale nuovo sistema di propulsione ad aeroplani plurimotori.

Infatti la soluzione di plurimotori è la migliore per questo sistema; la cabina per i piloti viene a trovarsi fra tubo e tubo, senza aggiungere delle altre resistenze all'avanzamento. I tubi e la cabina stessa vengono ad incorporarsi nello spessore dell'ala dell'aeroplano.

Dalla riproduzione di un modello di quadrimotore è facile scorgere la finezza aerodinamica di un tale aeroplano.

Tutte le installazioni, il carico, i passeggeri, ecc., vengono a trovarsi in un'ampia cabina ricavata fra i due tubi centrali.

Lo sviluppo di questo nuovo sistema porta inoltre alla realizzazione dell'aeroplano senza coda. Infatti i timoni sono sistemati all'uscita dei tubi in prossimità del bordo d'uscita dell'ala. Poichè i timoni vengono investiti sempre dalla scia dell'elica, essi vengono a trovarsi a funzionare in aria con velocità maggiore di quella che si ha negli aeroplani normali e quindi sono sempre molto efficaci.

IL MODELLO DELL'AEROPLANO QUADRIMOTORE « STIPA » VEDUTO DI FRONTE E DALLA PARTE POSTERIORE.

VARESE

SECOLARE STAZIONE CLIMATICA E DI VILLEGGIATURA
ELEGANTE E CIVETTUOLA CITTÀ, SITUATA TRA IL LAGO MAGGIORE, DI LUGANO E DI COMO

Vicinissima a Milano, a cui è legata da rapidi mezzi di comunicazione

Centro di interessanti escursioni, con Ferrovie, Tramvie, Linee Automobilistiche, Funicolari, Aviolinee

Imponente attrezzatura alberghiera, con pensioni da L. 20 a L. 50

Due Case di Cura. 6000 ville e villini

Tutti gli sports e divertimenti mondani

Clima mite - Flora mediterranea - Aria sana e ossigenata

Temperatura estiva 20°-25°

STAGIONE
APRILE-OTTOBRE

Per informazioni e preventivi rivolgersi alla locale Azienda di Cura, Soggiorno e Turismo

Il «record» mondiale di velocità.

L'Italia, come abbiamo annunciato nel fascicolo precedente, ha riconquistato il *record* mondiale di velocità che gli inglesi detenevano dal 1931.

Il volo del maresciallo Agello del Reparto Alta Velocità, che nel cielo del Garda ha portato l'idrocorsa «M. C. 72», alla media velocità di 682,403 chilometri orari, rappresenta l'affermazione della tenacia e della tecnica italiana.

Il *record* mondiale di velocità pura deve — come noto — essere tentato su di una base di tre chilometri regolarmente riconosciuta dalla Federazione Aeronautica Internazionale. La base deve essere percorsa due volte in ogni senso, durante il medesimo volo, ad un'altezza costante che non deve superare i 150 metri. I percorsi sulla base sono quindi quattro. Nella prova compiuta l'idrocòrsa «M. C. 72» ha registrato le seguenti velocità:

1° passaggio	km.-h. 678,477
2° passaggio	km.-h. 682,637
3° passaggio	km.-h. 674,662
4° passaggio	km.-h. 692,529

ottenendo quindi la media *record* di km.-h. 682,403.

L'«M. C. 72», idrocorsa, è stato progettato dalla Casa Macchi.

E' un monoplano ad ala bassa rafforzato da tiranti profilati in acciaio speciale.

L'ala è a profilo biconvesso simmetrico costruita totalmente in duralluminio: è completamente ricoperta di radiatori a tubetti piatti. La fusoliera è costruita in metallo nella parte anteriore e centrale; la coda è in legno. Il complesso motore occupa buona parte della lunghezza della fusoliera ed è sostenuto da una speciale incastellatura alla quale si innestano anche gli attacchi delle gambe di forza dei galleggianti e le due semi-ali. Le gambe dei galleggianti sono di costruzione mista di legno e duralluminio, e la loro superficie superiore è quasi totalmente ricoperta dai radiatori per l'acqua e per l'olio. Quasi tutta la superficie dell'apparecchio esposta all'aria è utilizzata per raffreddare il motore.

La caratteristica del «Macchi 72» è la doppia elica trattiva, cioè un complesso di due eliche disposte in *tandem* che girano in senso opposto. Questo sistema ha il vantaggio di annullare gli effetti dannosi delle cosidette coppie di reazione e coppie giroscopiche dovute alla rotazione dell'albero motore e dell'elica. Inoltre la seconda elica viene a rotare con rendimento maggiore nel vortice provocato dall'elica antistante.

L'idrocorsa è munito di motore Fiat A. S. 6 che è uno dei più potenti del mondo. Si tratta

di un motore di oltre 50 litri di cilindrata a 24 cilindri su due file a V di 60°. I cilindri sono disposti in due gruppi di 12, uno anteriore e uno posteriore, meccanicamente indipendenti fra di loro.

Il servizio invernale Venezia-Monaco.

Quest'anno, per la prima volta, la Società Aerea Mediterranea in reciprocità con la Deutsche Luft Hansa ha mantenuta anche durante la stagione invernale il servizio aereo Venezia-Monaco.

E' questo il servizio più difficoltoso ed ardito d'Europa trattandosi di superare la catena delle Alpi.

Tenuto conto della quota di sicurezza necessaria, gli apparecchi debbono poter raggiungere — e si sono trovati spesso a raggiungere i 5 e i 6 mila metri — il che significa d'inverno una temperatura esterna di 40° sotto zero.

Il risultato ottenuto è senza dubbio brillante, inquantochè dall'ottobre al marzo la regolarità tecnica è stata del 100 per cento e quella assoluta dell'89 per cento.

Si sono compiuti 99 viaggi per un percorso totale di 36.666 chilometri; si sono trasportati 350 passeggeri; 1751 chilogrammi di merci; 4422 chilogrammi di bagagli e 40 chilogrammi di posta.

Lo sviluppo della posta aerea in Italia.

In Italia l'inizio del servizio postale aereo regolare ebbe luogo in occasione dell'apertura al traffico della prima linea aerea, inaugurata dal Duce il 1° aprile 1926.

Tutte le aviolinee italiane furono in seguito autorizzate a trasportare la posta.

Lo sviluppo del servizio di posta aerea trasportata nei vari anni dal 1926 in poi è dimostrato dallo specchio seguente:

Anno	Posta trasportata kg.	Movimento per ogni 1000 km. di volo kg.
1926	1.572	3
1927	6.699	5,1
1928	9.880	4,9
1929	16.904	5,6
1930	28.921	6,6
1931	59.790	13,6
1932	40.352	8,5

Nuova linea aerea per trasporto merci Venezia-Verona-Milano-Torino.

Andrà prossimamente in vigore una nuova linea aerea per esclusivo trasporto merci: Venezia-Verona-Milano-Torino.

A tale linea, che è la prima del genere instituita in Italia, verrà adibito un apparecchio « Caproni 97 ».

I trofei aeronautici per il 1932.

La Lega internazionale degli aviatori ha assegnato i premi e trofei per l'anno 1932. Il trofeo internazionale degli aviatori è assegnato a Wolfango Von Gronau, tedesco; il trofeo internazionale dei palloni sferici al Prof. Piccard, belga; la medaglia d'onore internazionale a Max Cosyns, belga; il trofeo internazionale dei dirigibili al signor E. A. Lehmann, tedesco; il trofeo internazionale delle aviatrici alla signora Amelia Earhat Putnam, americana.

Il trofeo nazionale per l'Italia è assegnato al Ministro dell'Aeronautica generale Balbo.

Un Congresso internazionale d'aviazione sanitaria.

Nel mese corrente si tiene a Madrid un Congresso internazionale d'aviazione sanitaria, organizzato dalla Lega delle Società della Croce Rossa.

Tra le principali questioni che vengono trattate nel Congresso, figurano quelle relative all'equipaggiamento degli apparecchi sanitari, delle contro-indicazioni medico-chirurgiche per il trasporto in volo, del personale medico navigante, ecc.

Tra le Nazioni che prendono parte al Congresso figurano l'Italia, l'Inghilterra, la Francia, la Spagna, la Svizzera, il Belgio e la Polonia.

La grande «Settimana aviatoria» a Berlino.

Tra il 18 ed il 25 giugno avrà luogo a Berlino, quale prima manifestazione della nuova associazione «Deutsche Luftsport Verband», fondata il 25 marzo u. s., una «Settimana Aviatoria» che si inizierà con un campionato aviatorio; gli altri giorni saranno destinati a diverse altre manifestazioni aerosportive. Secondo ogni probabilità l'aeronave «Graf Zeppelin» si recherà a Berlino durante la «Settimana», per eseguire diversi voli dimostrativi.

Indipendentemente da tali manifestazioni, avrà luogo all'aeroporto di Tempelhof un grande spettacolo aviatorio, similmente a quanto è stato fatto l'anno scorso, con partecipazione di aviatori stranieri, e con esecuzione di voli acrobatici, in formazione, assalti ai palloni, lanci con paracadute, ecc.

Dopo la «Settimana Aviatoria» avrà luogo, tra il 24 ed il 27 agosto, il Giro Aereo di Germania 1933, al quale sarà dato uno sviluppo assai maggiore che non negli anni scorsi.

Il terzo volo nella stratosfera.

La terza ascensione nella stratosfera sarà prossimamente intrapresa dal giovane fisico Max Cosyns, collaboratore del Prof. Piccard.

Il problema principale che si ripromette di risolvere il Cosyns è quello di registrare l'intensità dei raggi cosmici a differenti al-

... largo!

è qui il

Pernox Film

della Zeiss Ikon

(autentici 26 gradi Scheiner)!

Fotografie di sera e con qualunque tempo.

Risultati ottimi, sempre!

Provate stasera stessa!

RivolgeteVi ai buoni Rivenditori od alla Rappresentanza della Zeiss Ikon A. G. Dresden:

IKONTA Soc. in Accom.
MILANO 7/105
Corso Italia N. 8

tezze onde stabilire una progressione scientificamente precisa. A tale scopo sarà necessario poter arrestare a quote prestabilite l'aerostato per procedere alle registrazioni scientifiche necessarie. Sono attualmente allo studio due mezzi: il primo consisterebbe nel collegare il grande sferico di 14.000 metri cubi con un secondo di soli 2200 metri cubi che funzionerebbe da freno e regolerebbe il volo del primo. Le due navicelle si manterrebbero costantemente in comunicazione telefonica. Il pallone più leggero disponendo di mezzi di pilotaggio più potenti dovrebbe essere incaricato di immobilizzare il secondo involucro e la relativa navicella in tre zone successive: a 2500, a 6500 e a 9500 metri di altezza. In seguito, per mezzo di dispositivi speciali, i due aerostati riprenderebbero la loro autonomia tornando uno verso il suolo e proseguendo l'altro per la stratosfera. Un secondo mezzo per immobilizzare il pallone è costituito da un involucro a manica destinato ad assorbire il gas che si dilata nell'interno del pallone in seguito alla rarefazione atmosferica.

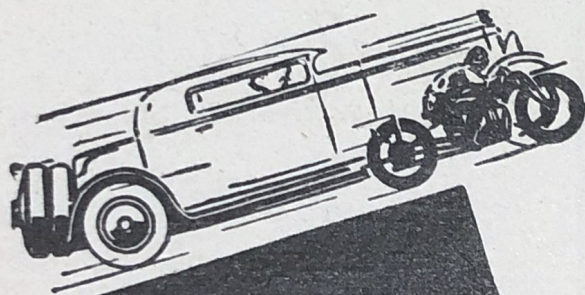
Il volo è fissato fra il 15 giugno e il 15 settembre.

Semina a mezzo di velivoli.

Sono state recentemente eseguite in Russia prove per la semina a mezzo dei velivoli, con un nuovo sistema a forza centrifuga. L'Istituto di Aviazione Agricola, che si interessa del perfezionamento del nuovo congegno, ha requisito, per la semina con gli aeroplani, 300.000 ettari di terreno. La seminatrice, installata su un aeroplano che vola ad un'altezza di 10 metri, spande il grano su una striscia di terra larga metri 25-30, mentre le macchine di vecchio tipo lo seminavano solo per una larghezza di metri 7-8 (ed al massimo per una larghezza di m. 15 se l'aeroplano volava a 20 metri d'altezza, però con la distribuzione non uniforme).

La nuova macchina seminatrice è costituita da un disco ruotante a grande velocità, su cui cade il grano da seminare. Per forza centrifuga il grano viene distribuito egualmente in tutte le direzioni. Un apparecchio provvisto del nuovo dispositivo può seminare circa 1,5-2 ettari ogni minuto.

Un certo numero di queste seminatrici sono già pronte nei territori del Sud, dove sono impiegate per eseguire la semina sui terreni fangosi, senza attendere che i campi si asciughino e permettano l'uso dei trattori.

Un importante sviluppo della seminagione aerea è il metodo ad incrocio. Inizialmente i campi venivano seminati da un aeroplano che volava avanti ed indietro, sorvolando successivamente le striscie parallele. Col nuovo metodo, che ha dato buoni risultati, il campo viene dapprima seminato nella maniera usuale, ed una seconda volta in direzione normale al primo passaggio.

FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

BRESCIA

VETTURE

con motore 4 cilindri
» » 6 »

eleganza, comodità, regolarità, sicurezza, economia, sono i requisiti principali delle automobili O. M. - Accertatevene presso i possessori.

VEICOLI INDUSTRIALI

con motore a **benzina** 4 e 6 cilindri.
» » » **nafta ciclo Diesel** a 4 e 6 cilindri (licenza Saurer).

Trasporto merci da 15 a 70 quintali.

Trasporto persone da 15 a 50 posti a sedere.

"IBIS - REDIBIS"

è il motto dei veicoli O. M. i quali assicurano, a chi parte, di arrivare e di ritornare con assoluta regolarità.

Chiedere informazioni a chi ne possiede.

Chiedere preventivi alle nostre Agenzie in tutte le principali città del Regno o, direttamente, alla Fabbrica.

SOCIETÀ ANONIMA

FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

Capitale interamente versato L. 8.000.000

Sede: **MILANO** - *Direzione e Amministr.:* **BRESCIA**

5-10-20 RATE

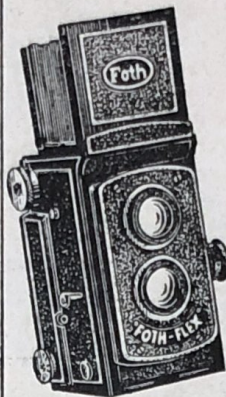
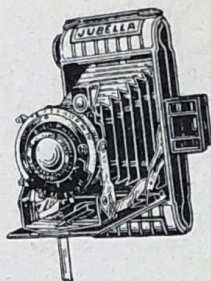
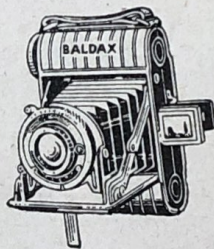
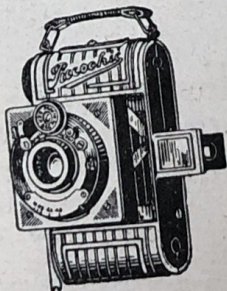



FOTO-CINE A RATE !

di qualsiasi marca nazionale ed estera, prezzo, qualità e costruzione! Tutte le migliori specialità in fatto di binoccoli, apparecchi fotografici e cinematografici:

I NOSTRI MODELLI STANDART

1. FOTH - FLEX 6x6 cm.
12 pose con un film B 11 8 6x9 - camera mirino accoppiata a quella da presa, per cui messa a fuoco simultanea dell'oggetto anche durante lo scatto. Otturatore a tendina sino ad 1/500 e per pose sino a 7 sec. Autoscatto. Due obbiettivi 1:3.5 di grande resa. Un vero gioiello costruttivo Lit **750**

2. JUBELLA 6x9 cm.
8 pose con un film B 11 8 6x9 - modello a spiegamento rapido di qualità superlativa. Costruzione metallica brevettata, fronte rigida, eleganza massima, bordi cromati, soffietto pelle. Con ottica per principiante e per l'amatore esigente. Con Anastigmatico 1:6.3 ott. Vario . . Lit **160**

3. BALDAX 4. 5x6 cm.
16 pose con un film B 11 8 6x9 'la grande novità della stagione in fatto di apparecchi economici di medio formato. Costruzione e rifinitura impareggiabile. Fotografie perfette e di uso ultra-economico. L'apparecchio del turista! Con Anastigmatico 1:4.5 ott. Pronto autoscatto Lit **270**

4. PICCOCHICH 3x4 cm.
16 pose con un film A 8 4x6.5 la fotopiccola tascabilissima e della massima economia, che vi fornisce il miglior diario di viaggio. Costruzione impeccabilmente perfetta, tutta in metallo e con i più moderni perfezionamenti. Modello raccomandabilissimo! Con Anastigmatico 1:4.5 ott. Pronto autoscatto . Lit **230**

Noi forniamo inoltre tutti i modelli delle seguenti case:
Rolleiflex - Leica - Contax - Zeiss - Etui - Meyer - Voigtländer - Müller & Wetzig - Nizo - Krauss - Bentzin - Agfa - Kodak - Nagel etc.

Catalogo PICO (64 pag.) franco contro Lit 1

5 GIORNI IN VISIONE GRATUITA!

ANFORA S. A.
GENOVA - CASELLA POSTALE 10/23

La lotta contro i rumori inutili in America.

La Commissione per la lotta contro i rumori funziona alacremente in America e ha già ottenuto, dal 1930 in poi, dei notevoli risultati.

Una prima lotta fu condotta per ridurre entro limiti ragionevoli di potenza i segnali automobilistici. Durante prove espressamente effettuate nel 1930 fu constatato che ben il 95 % degli apparecchi (trombe, cornette, clacxon, ecc.) allora in uso sulle automobili, oltre ad essere di un effetto sgradevole e irritante, aveva una potenza enormemente superiore alla reale necessità. Si cita a tale proposito il caso di uno di questi segnali il quale, in condizioni favorevoli, poteva essere udito a ben 16 chilometri di distanza!

La conseguenza di queste prove fu che dal 1931 in poi la quasi totalità dei segnali fu potuta ridurre entro limiti tollerabili di intensità. Anche nei riguardi delle motociclette, in America si procede con metodo e con severità e si tende ad eliminare sempre più le fragorose scariche caratteristiche di questo tipo di automezzo. Pur la radio ha subito delle opportune limitazioni, nel senso che si sono aboliti gli altoparlanti nelle strade di New York e delle principali città americane.

Anche i servizi di trasporto del latte e di raccolta delle immondizie — servizi che si effettuano durante le prime ore del mattino — furono ridotti assolutamente silenziosi, ed efficaci disposizioni sono pure state date per ridurre al minimo il disturbo dato dai fischi e dalle sirene delle ferrovie, dei battelli e degli stabilimenti. Furono perfino costruite delle case così dette «a prova di rumori».

Nel segnalare questa opportuna iniziativa americana, noi, che abbiamo già pubblicato parecchi articoli su questo importantissimo argomento, formuliamo l'augurio che qualche cosa di analogo sia compiuto da noi, non soltanto con iniziative, lodevoli ma sporadiche, ma bensì con un'insieme organico di disposizioni legislative e una continua, larga propaganda presso l'opinione pubblica.

450.000 berlinesi in bicicletta - La più grande federazione di rematori del mondo.

Fra tutti i mezzi meccanici di locomozione, la vecchia bicicletta è sempre quello più a buon mercato. Ciò spiega perchè a Berlino i pedalatori siano un esercito di ben 450.000.

E i rematori, quanti saranno? Chi d'estate faccia un'escursione nei dintorni della metropoli dove spalancano i loro grandi occhi glauchi una sessantina di laghetti, è tentato di credere che mezza popolazione berlinese si dedichi al canottaggio. Ma una statistica totalitaria dei suoi cultori non esiste. Si sa invece esattamente quanti sono i rematori organizzati in tutta la Germania. Essi sono raccolti in ben 1100 società, le quali formano insieme la «Federazione dei rematori tedeschi» con 110.000 soci. La Federazione ha la propria sede a Potsdam e conta ormai cinquant'anni di vita.

Il numero di motociclette nelle principali Nazioni.

Alla fine del 1932 la Germania si trovava alla testa di tutte le Nazioni del mondo quanto al numero di motociclette possedute: 760.000 unità. Seguivano nell'ordine: l'Inghilterra con 640.200 motociclette, la Francia con 469.100, gli Stati Uniti con 107.100 unità, l'Italia con 95.000, l'Australia con 75.900, la Svezia con 55.200, la Svizzera e il Belgio ciascuno con 54.000 unità, il Giappone con 44.700, la Cecoslovacchia con 39.000, l'Austria con 38.900, la Nuova Zelanda con 35.200, l'Olanda con 33.800, il Sud Africa con 31.000 e infine la Danimarca con 25.400 unità.

Un nuovo tipo di funivia felicemente sperimentato.

Un numeroso gruppo di tecnici italiani e stranieri ha assistito qualche tempo fa, nei pressi di San Ruffillo (Bologna), alla riuscita prova di un nuovo tipo di funivia a sola fune portante, sulla quale il vagoncino si muove a mezzo di un semplice meccanismo di aggrappamento, azionato da un motore. Per l'esperimento si è utilizzato un semplice motore da automobile (che può essere sostituito anche da un motore elettrico). La carrozzetta ha superato senza scosse pendenze maggiori dell'80 per cento, alla velocità di 14 chilometri orari; risultati veramente ottimi e conquistati oggi con brevetto e materiali esclusivamente italiani.

Con il nuovo sistema si possono trasportare sino a quattrocento persone all'ora, essendo possibile inoltrare un vagoncino ogni cinquecento metri; per la forte economia del costo e dell'esercizio, esso potrebbe essere anche alla portata delle finanze dei più piccoli borghi di montagna.

Anno XXXIX — Sommario del Fascicolo di Giugno — N. 6

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,50) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

TUTTI

possono partecipare al

XII CAMPEGGIO DEL TOURING

Pont di Valsavaranche - m. 1940

NEL PARCO NAZIONALE DEL GRAN PARADISO

fino al quale si potrà giungere in automobile

Splendide gite, escursioni, ascensioni, tutte organizzate dal Touring nel gruppo del Gran Paradiso (m. 4061) e della Grivola (m. 3936)

I CAMPEGGI DEL TOURING CLUB SONO MUNITI DI:

Grandi Tende a doppia parete - Lettini con materassi, coperte, guanciali di lana - Pavimenti di legno - Impianto elettrico autonomo - Tenda bagni - Telefono - Tubazione d'acqua - Radio Stazione meteorologica - Grande tenda di lettura, scrittura e musica Camera oscura - Bar - Barbiere - Tenda mensa con tutti i servizi.

Vitto ottimo, abbondante, sanissimo, completo (vino e caffè)

23-30 luglio 1° TURNO (7 giorni) L. 240 — 1-11 agosto 2° TURNO (10 gior.) L. 340 — 13-20 agosto 3° TURNO (7 giorni) L. 240

Chiedere il programma illustrato al Touring a partire dal 15 giugno accludendo francobollo da 50 cent.

Non solo gli alpinisti
non solo i camminatori,
non solo i giovani, ma

TUTTI

possono partecipare al

XIII CAMPEGGIO DEL TOURING

Pont di Valsavaranche - m. 1940

NEL PARCO NAZIONALE DEL GRAN PARADISO

fino al quale si potrà giungere in automobile

Splendide gite, escursioni, ascensioni, tutte organizzate dal Touring nel gruppo del Gran Paradiso (m. 4061) e della Grivola (m. 3936)

I CAMPEGGI DEL TOURING CLUB SONO MUNITI DI:

Grandi Tende a doppia parete - Lettini con materassi, coperte, guanciali di lana - Pavimenti di legno - Impianto elettrico autonomo - Tenda bagni - Telefono - Tubazione d'acqua - Radio Stazione meteorologica - Grande tenda di lettura, scrittura e musica Camera oscura - Bar - Barbiere - Tenda mensa con tutti i servizi.

Vitto ottimo, abbondante, sanissimo, completo (vino e caffè)

23-30 luglio 1° TURNO (7 giorni) **L. 240**	**1-11 agosto** 2° TURNO (10 gior.) **L. 340**	**13-20 agosto** 3° TURNO (7 giorni) **L. 240**

Chiedere il programma illustrato al Touring a partire dal 15 giugno accludendo francobollo da 50 cent.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX N. 6 Giugno 1933 - (A. XI)

REALIZZAZIONI FASCISTE

LITTORIA

Littoria! Questo nome ormai glorioso ha corso il mondo. Quando il Duce nello scorso dicembre inaugurava il nuovo Comune pronunciando dal balcone di quel palazzo comunale un discorso memorabile, la eco ne fu ripetuta in tutte le lingue, in ogni paese. Parve che la stampa mondiale riconoscesse in questo fatto, in quelle parole, l'espressione tipica della potenza creatrice del Fascismo, il simbolo della nuova Italia. Come rinunciare, dunque, ad una visita a questa giovanissima sorella delle città italiane, nata già celebre, già tanto a noi cara?

Ma Littoria non si può comprendere se non nella sua funzione di centro e cuore della Bonifica Pontina, onde conviene discorrere di questa prima d'accedere a quella con spirito disposto alla comprensione.

Anche l'Agro Pontino ha nome solenne e radicato nella storia, e le vicende della sua bonifica si estendono nei secoli. Con quel nome va designata la vasta pianura che si stende dai Monti Lepini al mare fra il Capo Astura e Terracina. È fama che ai primi tempi della Repubblica Romana quel territorio fosse fertile di messi e denso di popolazione. Le guerre sterminatrici dei Romani contro i Volsci avrebbero distrutta l'agricoltura nel territorio conquistato, e — con questa — il governo delle acque, di cui quell'antico popolo era maestro, dando così la prima origine all'impaludamento di quella pianura. L'Agro Pontino è traversato, in direzione N.-O.-S.-E., dal lunghissimo rettifilo della Via Appia, la «Regina Viarum» creata dal Censore Appio Claudio nell'anno 312 a. C., per la parte compresa tra Roma e Capua. È ben probabile che questa strada venisse tracciata entro terreni paludosi; sappiamo poi di certo che la Via Appia era per lunga tratta impraticabile negli ultimi anni della Repubblica Romana. Ne abbiamo testimonianza in una satira di Orazio, nella quale il poeta ci descrive un suo viaggio da Roma a Brindisi. Egli infatti ci narra d'aver viaggiato da Foro Appio a Feronia, presso Terracina, in barca, tirata da una mula. Dobbiamo arguire che lungo quei 25 chilometri la « Regina Viarum » fosse ridot-

SCHEMA DELLA SISTEMAZIONE IDRAULICA, ORMAI IN AVANZATO CORSO DI COSTRUZIONE, DELL'AMPIA ZONA DELL'AGRO PONTINO.

ta alle modeste funzioni di via alzaia, mentre l'acqua sulla latistante campagna era tanto alta che vi poteva pescare a sufficienza quella barca (*lintres*) capace dei molti viaggiatori chi vi si stipavano. Ci dice pure Orazio che, imbarcatosi a sera, non potè dormire per la molestia delle zanzare (*mali culices*) e pel gracidar delle rane.

La Via Appia fu poi restaurata, sotto l'Impero, da Nerva e da Traiano; nel primo Medio Evo da Teodorico. Poi la storia tace per un millennio, ed occorre giungere ai tempi di Sisto V per riudirne la voce. Questo Papa, tra gli anni 1586-89, dà opera per la prima volta a regolare lo scarico delle acque delle Paludi Pontine aprendo quel Canale Sisto che è tuttora officioso e forma parte essenziale del sistema idraulico di quella zona. Ma dovevano ancora passare due secoli prima che si giungesse ad un vero piano di bonifica delle Paludi Pontine, piano dovuto a Papa Pio VI. Questi nel 1777 chiamò allo scopo da Bologna l'idraulico Rappini, il quale studiò dapprima il modo di mandare direttamente al mare le acque provenienti dai monti, le quali andavano a sparpagliarsi nelle Paludi, proponendo un canale — che oggi si chiamerebbe di « acque alte » — delimitante a ponente la zona di bonifica. Ma il Papa fece prevalere una sua idea personale, quella cioè di aprire un canale di raccolta di tutte le acque, corrente parallelo alla Via Appia, il quale andasse a sfociare in mare presso Terracina. Il Rappini secondò fedelmente questo indirizzo, aprendo il canale che ebbe il nome di « Linea Pia », tuttora officioso, che segue l'Appia per trenta chilometri, da Foro Appio a Terracina. Per addurre poi a questo collettore le acque della pianura sommersa, il Rappini tracciò tante « fosse » in direzione normale alla Linea Pia, a regolare distanza di un miglio dall'una all'altra, e queste conservano tuttora il loro nome di Fosse Migliare e la relativa numerazione dalla 40ª alla 55ª. Si tratta del miglio romano antico, misurato in quell'occasione sulla base di due colonne miliari rinvenute ancora in posto lungo quell'interminabile rettifilo, e che risultò di metri 1471,23. La totale estesa di quelle fosse misura 105 chilometri. Furono spese, pel complesso di queste opere di bonifica, scudi 1.621.983, pari ad 8.718.161 di nostre lire di anteguerra. Venne contemporaneamente riattata la Via Appia, e questa fiancheggiata d'un doppio filare d'olmi, che tuttora ombreggiano quell'incomparabile strada.

Di questo restauro è testimone una lapide, detta in luogo « Epitaffio », (1) dalla quale

(1) Ecco il testo dell'epigrafe: « Ex auctoritate — Pii VI Pont. Max. — Appiae Tractus — ad Pissinariam — quem aquae stagnantes — interruperant — pontibus iunctus — aggeribus munitus — anno — MDCCLXXXVI — curatore — Francisco Mantica — Praef. Viar.

BONIFICA DI PISCINARA. - ALLAGAMENTI LUNGO LA STRADA DALLA VIA APPIA A LITTORIA IN TEMPO DI PIOGGE.

apprendiamo che si dovettero ricostruire ponti e rifare rilevati, presumibilmente andati ancora sommersi.

Ma il Rappini aveva violato un canone della bonifica idraulica, il quale impone di separare le « acque alte », cioè dovute a piogge cadenti fuori del bacino di bonifica, dalle « acque basse » cioè dovute a piogge cadenti nel detto bacino, cosicchè la capacità di smaltimento della « Linea Pia » risultò inadeguata alla massa di acque convogliate in tempo di piena dei corsi d'acqua mandati a sfociare in quel colatore. Aggiungasi che l'officiosità del colatore stesso è insidiata dalla vegetazione lacustre che vi si sviluppa abbondante e tenace, riproducendosi ostinatamente dopo ogni operazione di sgombero; (caratteristica questa operazione effettuata per tradizione secolare fino a poco tempo fa mediante mandrie di bufali cacciati a guado nel canale).

L'effetto della bonifica di Pio VI risultò quindi inferiore alle aspettative, e ne abbiamo larga documentazione negli studi che delle Paludi Pontine fece fare Napoleone durante il breve periodo del dominio francese negli Stati Pontifici. Nel 1812 l'Imperatore affidava ad una Commissione presieduta dall'insigne idraulico De Prony lo studio dei provvedimenti pel risanamento di tutto l'Agro Romano, e nella ripartizione dei compiti il De Prony teneva per sè lo studio delle Paludi Pontine, aggregandosi all'uopo alcuni valenti tecnici italiani.

Di quello studio lasciò cospicuo documento in una classica Relazione a stampa, nella quale il problema idraulico è trattato a fondo, ben inteso con le limitate vedute ed in base alla scarsa documentazione del tempo per riguardo alla topografia locale ed al regime pluviometrico della regione. Ma la caduta di Napoleone troncò qualunque possibilità d'attuazione del progetto De Prony, mentre il restaurato governo dei Papi si trovò, per la difficoltà dei tempi, nell'impossibilità di riprendere l'iniziativa napoleonica. Frattanto le cose peggioravano per l'abbandono delle opere precedentemente eseguite da Pio VI, ed il Governo pontificio volle almeno salvare il salvabile, procurando d'organizzare un Consorzio d'interessati che provvedesse a tenere officiosi i canali, a difendere gli argini, con modesto concorso dello Stato. Urtò peraltro contro l'opposizione dei grandi proprietari, nonchè delle « Università » od utenze d'usi civici secolari, obbiettando quelli e queste che le opere di bonifica non potevano considerarsi come in condizioni tali da poter formare oggetto d'una ordinaria manutenzio-

ne, e domandavano che alla costituzione del Consorzio il Governo facesse precedere le necessarie opere di ripristino e di sistemazione.

La controversia si protrasse a lungo, ed il Papa la troncò nel 1862 costituendo d'autorità quel Consorzio e fissandone il perimetro, che risultò racchiudere un'area di 30.330 ettari. Ma il provvedimento rimase sulla carta, ed il Governo italiano ereditò nel 1870 la situazione anche peggiorata dal lungo abbandono delle opere. Un primo miglioramento fu ottenuto grazie ad una transazione col Consorzio in merito alla competenza ed al costo delle opere di ripristino. Venne poi ripreso lo studio della generale bonifica idraulica; e qui si potrebbe, se ne fosse il luogo, seguire le vicende dei vari successivi progetti. Ma basti accennare come al principio di questo secolo la concezione ufficiale della bonifica fosse ancora limitata alla regolazione delle acque, e per quanto riguarda l'Agro Pontino il problema fosse ancora considerato limitatamente alle paludi che si stendevano fra i Monti Lepini ed il « Fiume Sisto », lasciando a parte tutta la zona compresa tra il « Fiume Sisto » ed il mare, zona coperta da impenetrabili selve e macchie, sparse di acquitrini pestiferi, detti in luogo « piscine », donde il suo nome di « Piscinara ».

L'attuale concezione unitaria della Bonifica Pontina, dai monti al mare, è quindi recente, e non si affermò se non lentamente e superando contrasti di vedute tecniche e di interessi particolari. Che il problema sia unico appare del resto ben evidente quando si consideri che la necessità di allontanare le acque alte è comune alle terre in destra ed in sinistra del Fiume Sisto, e che non si potrà mai sperare d'aver risanate dalla malaria le Paludi Pontine fino a che rimangano innumeri centri d'infezione malarica nell'attigua zona tra Fiume Sisto ed il mare.

Costituitosi nel 1919 anche un « Consorzio di Piscinara », questo ottenne nel 1922 la concessione di un primo lotto di lavori; ma i concetti tecnici su cui erano basati incontrarono forti obiezioni, tantochè questa concessione venne revocata. Nuovi studi vennero intrapresi dal Genio Civile — da ricor-

BONIFICA DI PISCINARA. - « PISCINA » NELLA SELVA DI TERRACINA, CHE DOVRÀ ESSERE PROSCIUGATA.

LA VIA APPIA FIANCHEGGIATA DALLA « LINEA PIA » E CONFLUENZA IN LINEA PIA DEL FIUME UFENTE, CHE ATTRAVERSA LA VIA APPIA SOTTO UN ANTICO PONTE ROMANO.

darsi il nome dell'ing. Marchi, al quale sono dovuti i primi sani criteri per la bonifica generale — studi che servirono di base per più ponderati progetti presentati dai Consorzi all'approvazione del Governo. Su codeste basi fu infine accordata, in data del settembre 1927, al Consorzio di Piscinara, la concessione dei lavori attualmente in corso.

UNA « GRONDA » DEL LAGO DI FOGLIANO, SOGGETTO ALLE ALTERNATIVE DI BAGNA-ASCIUGA, FOMITE DI MALARIA. SARÀ SISTEMATA A SCARPA RIPIDA, E LE MATERIE SCAVATE VERRANNO SCARICATE PER RIALZARE LA SPONDA E RENDERLA INSOMMERGIBILE.

Aggiungasi che altro gran passo venne fatto verso l'unificazione dei lavori di bonifica dell'Agro Pontino quando il Governo, con decreto del novembre 1927 nominava « Commissario pel Consorzio idraulico della Bonifica Pontina » lo stesso Presidente del Consorzio di Piscinara, on.le ing. Natale Prampolini, la cui fama di bonificatore erasi già affermata per opere grandiose e geniali compiute nella Valle Padana. Vediamo dunque come il periodo risolutivo della bonifica Pontina si apra con l'anno 1928.

La spinta decisiva si ebbe poi con la Legge Mussolini per la « Bonifica Integrale », recante la data del 24 dicembre 1928, legge che provvede un largo finanziamento delle opere di bonifica, intendendo questa parola nel senso più vasto e completo, cioè: regolazione delle acque, costruzione d'acquedotti rurali, di borgate rurali, di strade, di opere per l'irrigazione dei terreni bonificati, per distribuzione di energia elettrica.

La fig. a pag. 402 presenta uno schema della sistemazione idraulica, ormai in avanzato corso d'esecuzione. Un grande canale, vero fiume artificiale calcolato per una portata di 450 metri cubi al secondo, prendendo origine alle falde dei Lepini tra Sermoneta e Ninfa, traversa poi la pianura quasi normalmente alla Via Appia andando a sboccare nel Fosso Moscarello, che col suo tronco terminale ne costituisce l'emissario a mare. Questo è il Canale Mussolini, collettore delle acque alte, che sottopassa la via Appia con un bel ponte a tre archi, ed è ormai officioso. Altro canale con lo stesso scopo sarà aperto ai piedi dei monti, nella direzione Sermoneta - Sezze - Piperno, andando a sboccare nel fiume Amaseno, che ne costituirà l'emissario a mare. Un'altra rete di canali, detta per le «acque medie», raccoglierà quelle acque cadenti entro il perimetro della bonifica le quali possono essere convogliate al mare senza richiedere sollevamento meccanico.

Un grande collettore di queste acque medie si diparte dal laghetto di Ninfa, sottopassa la Via Appia presso il bivio per Littoria, e poco prima di questo abitato risvolta in un lungo rettifilo che va a sboccare nel Rio

BONIFICA DI PISCINARA. - APERTURA DELLE STRADE LITTORANEE ATTRAVERSO LA SELVA DI TERRACINA.

BONIFICA DI PISCINARA. - IL «CANALE MUSSOLINI» COLLETTORE DELLE ACQUE ALTE, A MONTE DELLA VIA APPIA.

Martino, antico alveo artificiale abbandonato che sfocia a mare tra i Laghi littoranei di Fogliano e dei Monaci. Si avrà poi tutta una rete di acque basse, le quali faranno capo a numerose stazioni idrovore che le riverseranno nei collettori d'acque alte o medie.

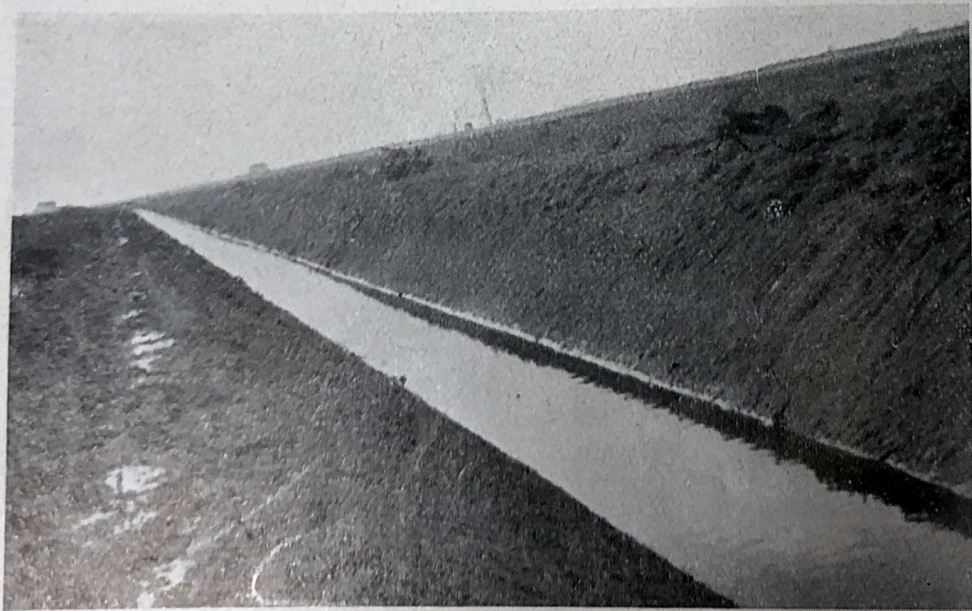
Riassumiamo in poche cifre le caratteristiche di queste opere idrauliche:

Il Canale Mussolini riceverà le acque alte d'un bacino montano di 26.000 ettari; il bacino della bonifica di Piscinara scolerà per 9600 ettari nel collettore delle acque alte, per 23.400 ettari nei collettori delle acque medie, per 12.000 ettari al Fiume Sisto; mentre 5000 ettari rappresentano la superficie dei laghi littoranei. Questi non verranno prosciugati, ma saranno sistemati in modo da renderli innocui nei riguardi igienici, sopprimendone le basse gronde, ora esposte — per la lievissima acclività — a continua vicenda di « bagna-asciuga », che rappresenta un fomite di malaria. All'uopo le sponde verranno sistemate con scarpata relativamente ripida, e le terre che così si dovranno scavare verranno refluite sui terreni circostanti al fine di renderli insommergibili e adatti alla coltivazione. Resterà conservato l'attuale sfruttamento di questi laghi per la pesca; anzi attivato mediante regolata immissione di acque dolci.

Per quello che riguarda poi le Paludi Pontine, in sinistra del Fiume Sisto, si farà luogo parimenti ad una separazione tra le acque che possono defluire naturalmente a mare, convogliandole nel fiume Ufente, e quelle basse per le quali si rende necessario il sollevamento meccanico onde scaricarle nei collettori o nei corsi d'acqua. Sono all'uopo previsti 9 impianti idrovori, di cui uno dotato della potenza di 2200 HP, destinato a prosciugare 7600 ettari compresi tra la Via Appia ed il fiume Ufente, gli altri otto con potenza da 100 a 300 HP a servizio di altrettante zone minori. In complesso, il bacino montano le cui acque saranno condotte a scaricare nel fiume Amaseno, misura 54.000 ettari; il bacino intero della Bonifica Pontina scaricherà nei collettori d'acque alte per ettari 11.000, agli impianti idrovori per ettari 13.000; mentre per 2400 ettari le acque potranno avere l'uno o l'altro recapito a seconda del dislivello tra la campagna ed il pelo d'acqua nei collettori.

Ma non basta prosciugare un terreno acquitrinoso per trasformarlo in terreno agrario, potendo accadere che l'aridità delle ter-

re prosciugate ne rappresenti anche la sterilità, almeno in senso relativo. La bonifica agraria esige che a codeste terre venga restituita, a suo tempo e nella giusta misura, la umidità necessaria per la vegetazione, mediante le acque irrigue. Perciò, dopo d'averle ricercate, allacciate e convogliate fuori del territorio di bonifica tutte le acque dannose mediante la descritta complessa rete di canali colatori, occorre completare l'opera procurando la necessaria dotazione d'acque irrigue e tracciando una seconda rete di canali distributori di queste acque parallele in certo senso alla inferiore rete dei colatori.

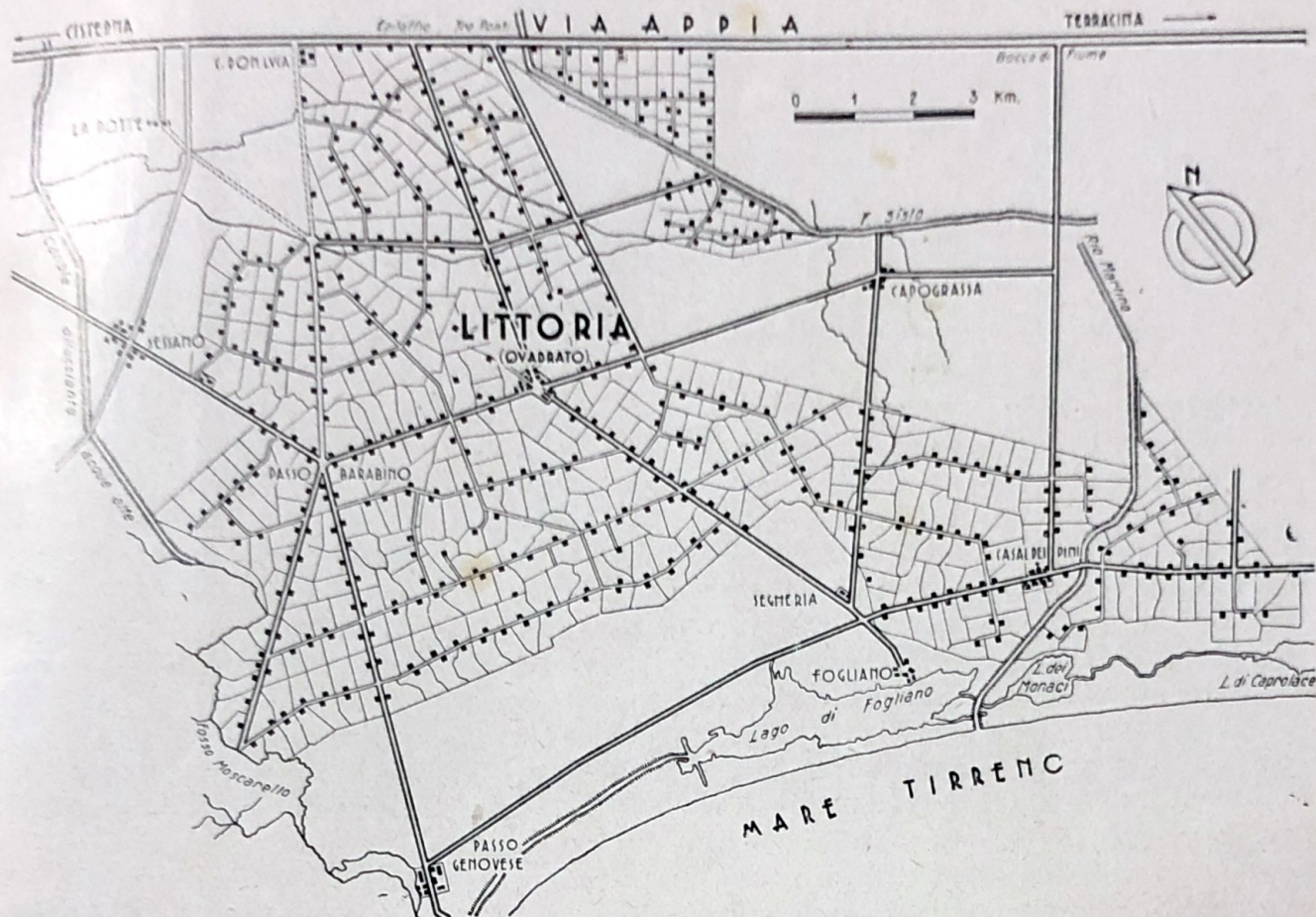
Vi sono già esempi classici di simili soluzioni, ed altri ne avremo nella Bonifica Pontina grazie ad un felice concorso di favorevoli circostanze. Infatti sono numerose le sorgive perenni le quali sgorgano ai piedi dei Monti Lepini, per una portata complessiva che venne valutata in 20 metri cubi al secondo. Queste acque, che rappresentarono per tanti secoli una causa d'impaludamento della soggiacente pianura, diventeranno preziose per la irrigazione dopochè la regolazione degli scoli sarà compiuta. Già sono intervenute opportune intese fra i due Consorzi pel riparto di queste acque perenni, cosicchè ne potranno approfittare anche i terreni di Piscinara, per quanto separati dal fiume Sisto rispetto alle sorgive. La carta alla pag. 402 dà un'idea della rete di canali irrigui formante parte del progetto di bonifica, e si potrà notare che la stessa linea Pia potrà servire come canale d'irrigazione.

BONIFICA DI PISCINARA. - CANALE COLATORE PER LE ACQUE MEDIE.

Altra necessaria premessa della bonifica agraria è una organica rete stradale, che consenta in modo sicuro e continuo l'accesso ai fondi e lo scarico dei prodotti. Si è sopra accennato alle strade aperte dal Rappini in fregio alle Fosse Migliare; ma è da aggiungersi che poche di queste vennero poi sistemate sopraelevandole quanto occorresse per renderle insommergibili e dotandole d'una massicciata. Generalmente rimasero nelle condizioni di strade in terra, che diventano impraticabili durante le piogge. Gli attuali lavori di bonifica diedero grande sviluppo all'apertura di nuove strade ed alla sistemazione delle esistenti. Il progetto contempla 500 chilometri di strade, di cui circa 200 sono già costruiti, mentre il completamento esigerà ancora circa tre anni di lavoro.

È anche prevista la costruzione d'un acquedotto, che porterà acqua di sorgente per gli usi domestici e pel bestiame là dove non si possa provvedere in modo sufficiente e sicuro mediante pozzi.

Queste, a grandi linee, le opere cui attendono i due ricordati Consorzi di bonifica, secondo i termini delle rispettive concessioni. Entrambi fruiscono delle massime agevolazioni che la legge accorda per le opere di bonifica della 1ª categoria, essendo le spese a carico dello Stato pei tre quarti, a carico della Provincia di Roma per un ottavo, e pel rimanente ottavo a carico della proprietà interessata. Il preventivo generale porta una spesa di 600 milioni, di cui 350 per la bonifica di Piscinara e 250 per la bonifica Pontina. Quando si pensi che nella legge per le bonifiche del 1899 erano stanziati per questi lavori 6 milioni, si può comprendere la distanza che corre tra la ristretta visione che di questa bonifica si aveva ancora al principio del secolo e la grandiosa realizzazione attuale in regime di bonifica integrale.

In queste cifre è compresa la spesa per

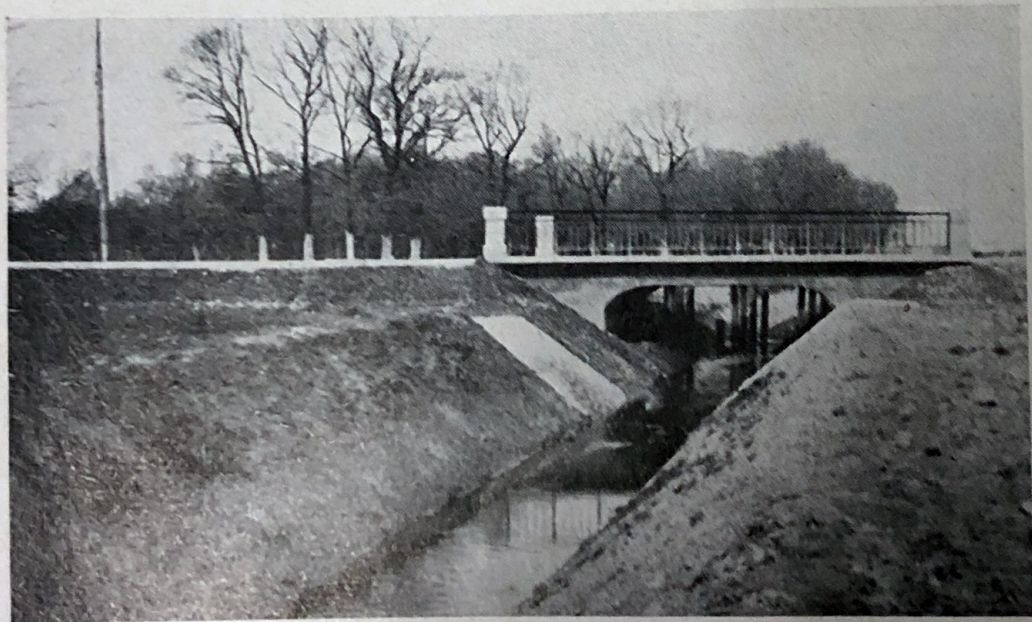
SCHEMA DELL'APPODERAMENTO NELLA BONIFICA DELL'AGRO PONTINO, ESEGUITO DALL'OPERA NAZIONALE PER I COMBATTENTI.

la sistemazione montana sopra un'estesa di 75 mila ettari, nei quali si faranno tutte le opere di rimboschimento e di correzione dei corsi d'acqua che valgano ad assicurare il buon regime e la conservazione delle opere di bonifica nella pianura.

È facile immaginare come per l'esecuzione di un così vasto programma sia stata necessaria un'organizzazione grandiosa di mezzi d'opera e la prestazione d'una ingente massa di mano d'opera. Qualche cifra varrà a darne almeno un'idea. Venne impiantata tutta una rete di binari, raccordata alla stazione ferroviaria di Sermoneta, dello sviluppo di 200 chilometri, di cui 40 elettrificati, rete servita da 26 locomotive pel traino dei 1300 carrelli adibiti al trasporto delle terre e dei materiali. Furono impiegati, nell'apertura di canali, 18 grandi escavatori. Tenendo conto di tutto il rimanente vario macchinario, il costo di questi impianti raggiunse i 25 milioni di lire! Alla fine del 1932 erano stati scavati 12 milioni di metri cubi di terre, e rimanevano da scavare altri 8 milioni di metri cubi. Ma importa specialmente segnalare i provvedimenti presi per allogare le masse operaie e provvedere ad ogni loro esigenza. Fu infatti adottato — probabilmente per la prima volta — il concetto di sostituire alle consuete baracche provvisorie dei fabbricati stabili, con l'obiettivo che, dopo ultimati i lavori della bonifica idraulica, potessero i fabbricati stessi essere destinati ad abitazioni delle famiglie coloniche, cui spetterà la successiva opera della bonifica agraria. Naturalmente le piante di queste fabbriche vennero studiate tenendo presente la doppia destinazione. Questi bei caseggiati, che hanno offerto agli operai un alloggio di comodità affatto inconsueta ed una particolare protezione contro la malaria, dànno già all'Agro Pontino un lieto aspetto di terre abitate. Sono raggruppati in parecchi centri, che oggi rappresentano tante frazioni del Comune di Littoria: Sessano, Passo genovese, Casal dei Pini, Campodigrano, Molella... Ogni centro venne dotato d'un locale di Dopolavoro, con sala di riunione — ove cinematografo e radio offrono gradito passatempo agli operai — di una collettoria postale, di luce elettrica per tutti i locali. I due Consorzi provvidero poi ad una seria organizzazione per la difesa degli operai contro la malaria, dividendo il territorio interessato in zone, a ciascuna delle quali fu assegnato in permanenza

un personale di medici ed infermieri, sia per la vigilanza e la cura a domicilio, sia per l'assistenza ospitaliera in appositi ospedaletti. Questo servizio sanitario, affidato fino all'anno scorso all'« Istituto Antimalarico Pontino », è stato assunto con l'anno corrente dalla Croce Rossa.

Ma il liberare le terre dalle acque stagnanti non è che il primo passo per restituirle all'agricoltura; ciò tanto più nel caso del Comprensorio di Piscinara, ove il suolo era coperto di fitta, inestricabile boscaglia. Occorreva tagliare la boscaglia, sradicare le ceppaie, vivificare con arature profonde le terre sterili da secoli, aprire « scoline » e fossi per smaltire le piovane nei canali di bonifica. Era all'uopo necessario fissare in luogo la mano d'opera agricola ben prima che si potesse far conto sulla produzione agraria per alimentarla, e perciò frazionare l'area del Comprensorio in gran numero di poderi d'una giusta estensione, costruire per ciascuno la casa colonica con relative dipendenze, assicurare ad ogni podere il collegamento alla rete stradale, fornirlo d'acqua potabile e di luce, delle scorte di bestiame, sementi, concimi, attrezzi rurali, provvedere infine al mantenimento delle famiglie coloniche fino a che queste fossero in grado di mantenersi coi prodotti del fondo.

Qui si sono manifestate l'originalità e la potenzialità delle nostre istituzioni, le quali hanno consentito di realizzare con meravigliosa rapidità un'opera che sarebbe stato vano sperare dall'iniziativa privata o dall'azione diretta dello Stato. L'organo di cui il Governo si è felicemente servito per compiere questa seconda e decisiva fase della bonifica dell'Agro Pontino è l'« Opera Nazionale per i Combattenti », già bene allenata a simili imprese, che ha condotto o sta conducendo a buon termine in ogni regione d'Italia.

Chi voglia imparare a conoscere che sia questo Ente ed a quali mansioni provveda dalla sua istituzione, ricorra ad una pubblicazione del Touring in data del 1922, dovuta alla penna magistrale di L. V. Bertarelli, che vi espresse la sua ammirazione verso l'Opera Nazionale per i Combattenti e particolarmente il suo entusiasmo pei grandi lavori di bonifica da lui visitati (1). Qui basti riportare due cifre altamente significative: l'azione bonificatrice dell'Opera si svolge attualmente in numerose zone d'ogni regione d'Italia, che comprendono complessivamente 450.000 ettari di bonifiche idrauliche, di cui 65.000 ettari di terreni in via di trasformazione agrario-fondiaria. L'insediamento dell'Opera nell'Agro Pontino ufficialmente risale all'agosto 1931, alla qual data un R. Decreto le trasferiva un primo lotto di terreni per un'estensione di 17.680 ettari nei Comuni di Cisterna, Terracina e Nettuno, effettivamente dal novembre di detto anno. Il programma dei lavori venne per un primo tempo limitato a circa 10.000 ettari in territorio di Cisterna, ricadenti per massima parte nel Comprensorio di Piscinara, e sono questi appunto che vennero a costituire il territorio del nuovo Comune di Littoria. Il lavoro gravosissimo della « dicioccatura », cioè dell'estrazione e sgombero delle ceppaie rimaste nel terreno dopo il taglio della boscaglia, ebbe inizio nel dicembre del 1931, facendo largo ricorso agli esplosivi. A misura che il terreno veniva così sgombrato, si procedeva alla quotizzazione, suddividendolo in unità poderali della media superficie di

BONIFICA DI PISCINARA. - CANALE PER ACQUE BASSE. - A SINISTRA, LO SBOCCO D'UN FOSSO. IL PONTE È LUNGO LA STRADA CHE SI DIRAMA DALLA VIA APPIA PER LITTORIA.

(1) L. V. Bertarelli, *Terra Promessa* - Le bonifiche di Coltano, Sanluri Licola, Varcaturo dell'Opera Nazionale pei Combattenti - 10 Marzo 1922 - Touring Club Italiano - Milano.

IL MOLO DI FOGLIANO IN FREGIO AL LAGO DELLO STESSO NOME, LA CUI SPONDA È RIVESTITA DI SPLENDIDI PALMIZI.

20 ettari, ridotte a 10-12 ettari pei terreni migliori lungo la Via Appia, portate a 24-25 pei terreni più poveri verso il mare. Sono in tutto 515 poderi, ciascuno ormai cintato e dotato di casa colonica con annessi: stalla, forno, pozzo. Questa è forse la parte più appariscente della bonifica agraria in corso, perchè quelle centinaia di belle case sono sorte veramente come per incanto, ed hanno completamente cambiata la faccia della regione, dissipando quella suggestione di melanconia che emanava dalla sterminata solitudine e creando uno spettacolo nuovo di vita, d'ordine, una promessa d'ogni dono della terra. Mentre si fabbricavano le case, si aprivano le necessarie strade interpoderali e poderali per dare a ciascun fondo l'accesso alle strade di bonifica: 350 chilometri. Si aprivano i canali secondari e terziari: 358 chilometri con 737 manufatti. Tutto pronto, quindi, per accogliere le 515 famiglie coloniche la cui missione sarà di radicarsi in questo suolo, perfezionarne la sistemazione, conservarne in piena efficienza per l'avvenire la bonifica laboriosamente conseguita.

Ma quali famiglie? È ben evidente che codesta non sarebbe mansione adatta per tutte. Occorrono esperti, robusti e laboriosi coltivatori; famiglie ricche di braccia, pronte ad accettare una rude vita ed una disciplina quasi militare senza lasciarsi scoraggiare dalle difficoltà dell'impresa. Ora, dove trovarle? Come farne la scelta?

Qui soccorse altra delle provvide istituzioni del Regime; il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna, Ente che trovandosi costantemente al corrente delle disponibilità e delle richieste di mano d'opera, è in grado d'indirizzarla ove possa essere meglio utilizzata e laddove più sentito ne sia il bisogno. Per scegliere queste 515 famiglie si dovette esaminare un numero decuplo di domande; per le prescelte, i medici del Commissariato accertarono previamente l'idoneità costituzionale di ciascuna persona. Sono di provenienza dell'Emilia, del Veneto, della Romagna, ed insieme costituiranno un nuovo gruppo etnico nel cuore del Lazio, che l'assimilerà rapidamente. Sono giunti questi coloni a treni interi, trovando all'arrivo un'immediata e cordiale assistenza, ed hanno occupate le rispettive case con l'animo aperto alla speranza d'un adeguato premio al greve lavoro che li attende. Qui è da dire che fino a quando un fondo non produca a sufficienza pel mantenimento della famiglia colonica, l'Opera Nazionale pei Combattenti

UNA BELLA VEDUTA AEREA DI LITTORIA IN COSTRUZIONE.

le fornisce a credito tutto il necessario. Il colono estinguerà poi gradualmente il proprio debito a misura che il reddito della coltivazione gli lascerà del margine, e quando avrà

UNA DELLE 515 CASE COLONICHE COSTRUITE DALL'OPERA NAZIONALE PER I COMBATTENTI NEL TERRITORIO DI LITTORIA.

UNA SUGGESTIVA E ISTRUTTIVA VEDUTA AEREA DI LITTORIA.

saldata la sua partita entrerà in possesso del fondo.

Non mancherà chi si domandi se l'impresa sia redditizia. I competenti ritengono di

OSPEDALETTO DELLA CROCE ROSSA NELLA FRAZIONE « CASAL DEI PINI » DEL COMUNE DI LITTORIA.

IL POPOLAMENTO DELL'AGRO PONTINO DOPO LA BONIFICA, HA DATO LUOGO A UNA VERA MIGRAZIONE INTERNA DI FAMIGLIE DI LAVORATORI. ECCO UNA SCENA ALL'ARRIVO DI UN TRENO.

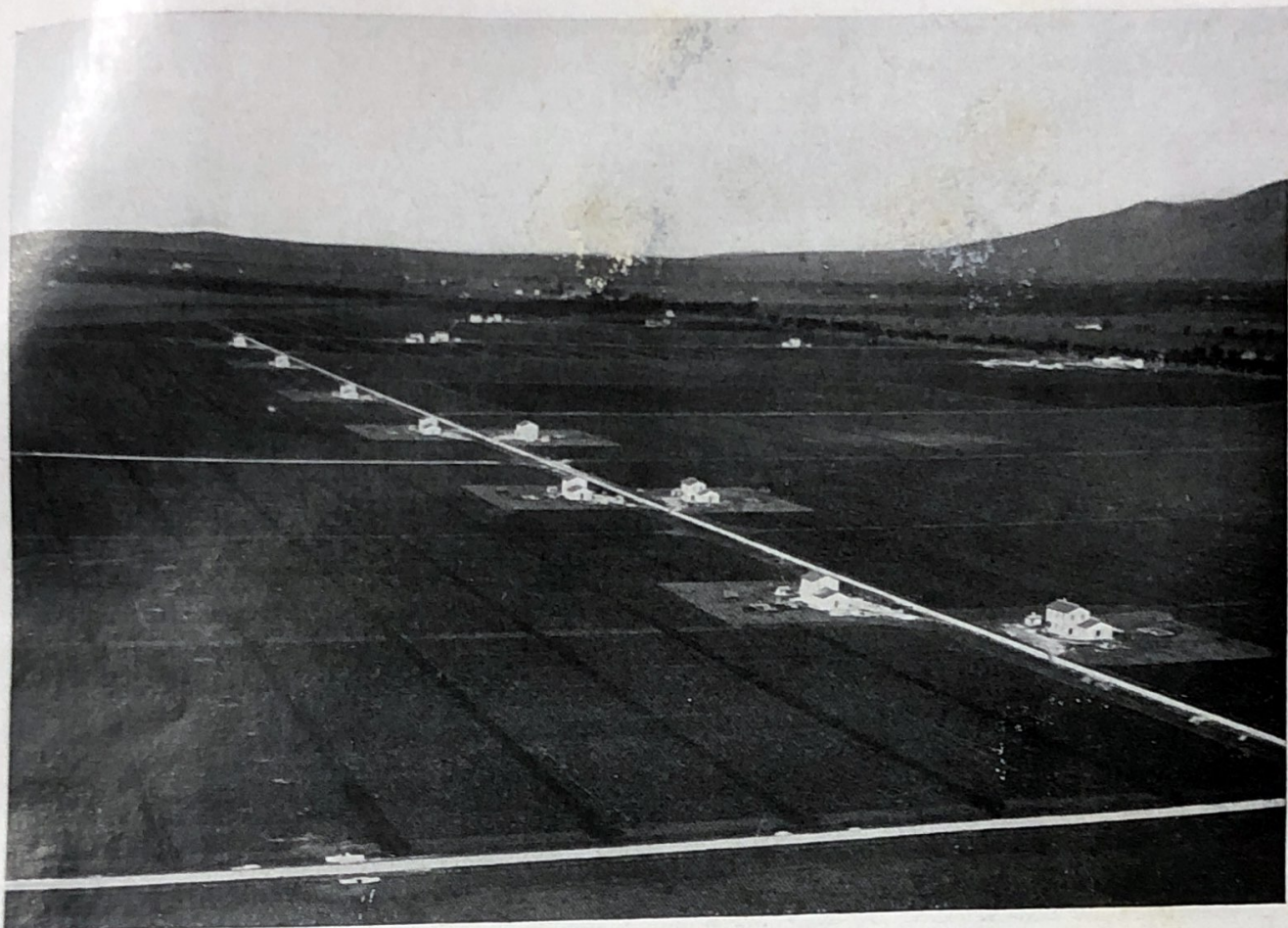
ed impari alle necessità. Basti accennare che mentre prima dell'occupazione da parte dell'Opera Nazionale per i Combattenti la popolazione dell'attuale Comune di Littoria era di 1.192 abitanti, al dicembre 1932 era di 6308 abitanti stabili (famiglie coloniche) oltre ad 11.492 avventizi (operai addetti ai lavori di bonifica).

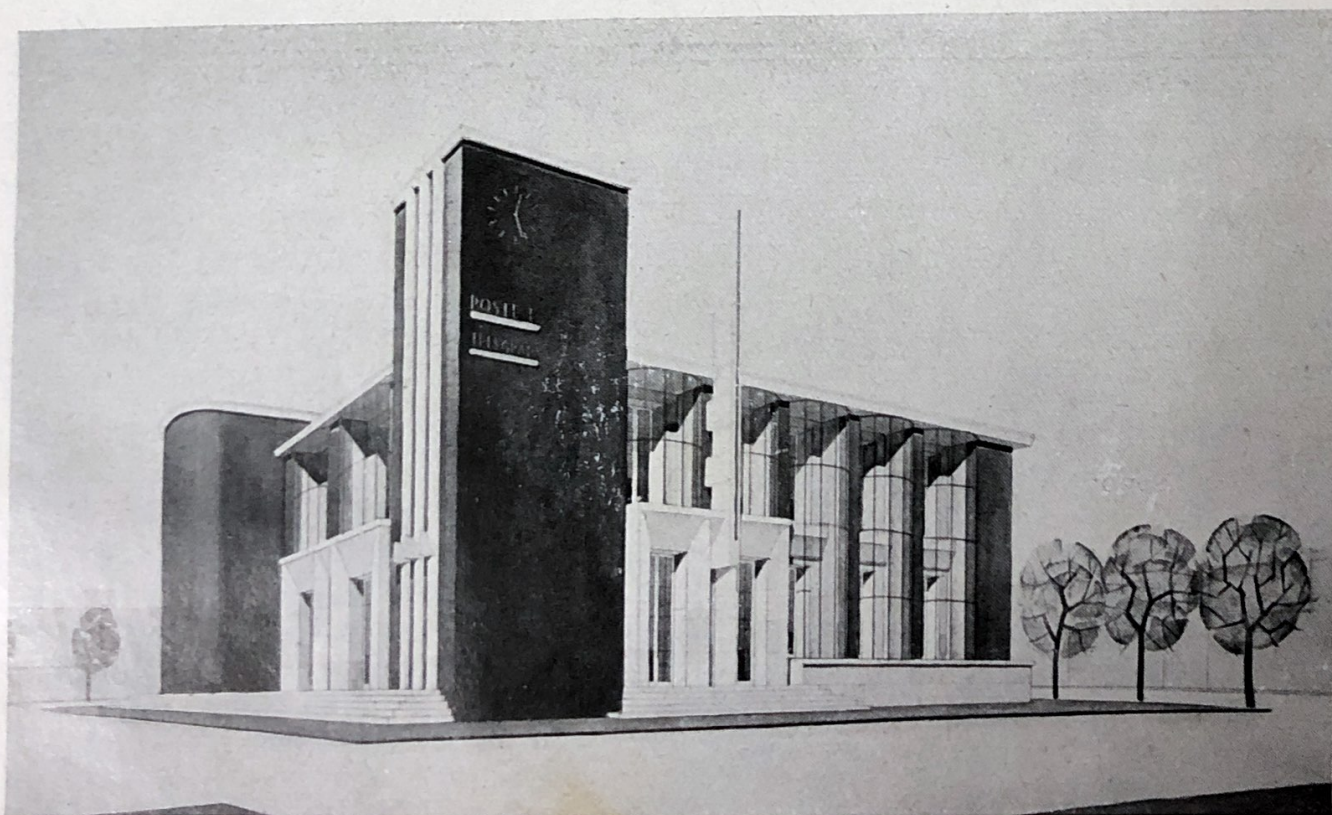
Il Duce ebbe di ciò l'immediata visione, e volle pertanto la creazione del Comune nuovo, cui impose il fatidico nome di *Littoria*. Primo Podestà il Conte Valentino Orsolini-Cencelli, Commissario dell'Opera Nazionale per i Combattenti, unico certamente tra i Podestà che abbia visto crescere sotto i suoi occhi tutte nuove le case del suo Comune, e queste occupate da una popolazione immigrata, che rinnova-

sì; e sarà tanto meglio. Ma nel giudicare di queste iniziative è doveroso non dimenticare che gli scopi sono molteplici e non tutti traducibili in cifre. Si pensi alla portata sociale di questo ricupero di terreni coltivi per un paese in pieno sviluppo demografico e chiuso entro stretti confini; si pensi al beneficio igienico del sopprimere il peggiore focolare di malaria alle porte dell'Urbe, e si riconoscerà facilmente che i sacrifici dello Stato per rendere possibile questa bonifica sono ampiamente giustificati. Di più: sono da benedire.

Questa improvvisata popolazione di parecchie migliaia di persone avrebbe rappresentato un semplice incremento pel Comune di Cisterna se non si fosse altrimenti provveduto alle sue esigenze per quanto riguarda la vita comunale, soluzione evidentemente artificiosa

va a venti secoli di distanza lo spettacolo della fondazione delle colonie romane, questa volta però senz'altre armi che gli attrezzi rurali e senza la dura necessità di espellere od assoggettare la gente del luogo.

Il nuovo Comune elesse la sua sede presso un nodo stradale centrale del suo territorio, in località « Il Quadrato », ove durante i lavori di bonifica già erasi formato un nucleo di popolazione avventizia. L'Opera Nazionale pei Combattenti vi costruiva, a corona d'una vasta e bellissima piazza, un grandioso palazzo comunale ornato da una torre civica alta 32 metri ed altri decorosi edifizi per sede di pubblici servizi: del Fascio, del Dopolavoro, di banche. Stanno sorgendo, secondo uno studiato Piano Regolatore, altri edifizi pei vari servizi dell'Opera Nazionale pei Combattenti,

VEDUTA AEREA DEL TIPO DI APPODERAMENTO DELL'AGRO PONTINO PRESSO LITTORIA.

una Chiesa grandiosa, la sede dell'Opera Maternità ed Infanzia, dell'Opera Balilla. I precedenti nuclei creati dal Consorzio di bonifica di Piscinara, ora diventati altrettante fra-

L'ELEGANTE PALAZZO DELLE POSTE E TELEGRAFI DI LITTORIA, INAUGURATO UNITAMENTE ALLA SIMPATICA CITTADINA CUI DEVE SERVIRE.

zioni del nuovo Comune, sono del pari in pieno sviluppo edilizio per l'erezione di chiese, scuole, ospedaletti. A cose finite, troveremo a Littoria non solo il più recente Comune d'Italia, ma pure un esempio di razionale distribuzione dei servizi per una moderna comunità rurale.

Sappiamo già, dal discorso che il Duce tenne il 18 dicembre 1932 dal balcone del palazzo comunale di Littoria, che l'opera della bonifica agraria verrà senza indugio estesa, a creazione di altri due nuovi Comuni i cui nomi sono già designati: *Sabaudia* e *Pontinia*. Entro il 1934 le famiglie coloniche fissate nell'Agro Pontino raggiungeranno il numero di 4500 e la popolazione totale la cifra di 50.000 abitanti. È di questi giorni il provvedimento governativo in forza del quale gli attuali proprietari dei terreni compresi nei due Comprensori di bonifica dovranno trasformare a coltivazione intensiva i loro fondi ovvero lasciarli espropriare dall'Opera Nazionale pei Combattenti, affinchè non vada perduto il frutto di così costosa e laboriosa sistemazione idraulica.

Niun dubbio che ogni eventuale ostacolo sarà rimosso, e che le date prefisse dal Duce per questa grande impresa saranno esattamente osservate: una nuova Provincia acquistata all'Italia dentro i suoi confini.

Chi non vorrà rendersene conto coi propri occhi? Non si tratta d'organizzare spedizioni nè d'affrontare incomodi di sorta. Lungo la direttissima Roma - Napoli è stata costruita una nuova stazione tra quelle di Cisterna e Sezze, la bella stazione di Littoria, in gradevole stile moderno. Da questa al centro del Comune corrono 9 chilometri di bellissima strada, che un servizio d'autobus copre in 20 minuti. Littoria poi è collegata da regolari servizi automobilistici a Cisterna e Priverno, ad Anzio e Nettuno, ed anche a Roma che ne dista 62 chilometri.

Per chi poi disponga dell'automobile, un giro da Roma a Littoria, indi al Lago di Fogliano, dalla sponda vestita di lussureggiante vegetazione tropicale, al Monte Circeo lungo la nuova strada di bonifica traverso la Selva di Terracina, e lungo la strada littoranea a Terracina, indi, lungo la splendida Via Appia, a Roma, rappresenta un tale godimento, una tale successione d'impressioni inattese, che sarebbe davvero un peccato il rinunciarvi.

Dal febbraio scorso questo giro si può anche fare coi comodi torpedoni d'un servizio di grande turismo. Mettiamo dunque, tra le visite d'obbligo nei dintorni di Roma, dopo i Colli Albani, il redento Agro Pontino!

ITALO VANDONE.

UNA POPOLOSA COLONIA DI FANCIULLI SUL LIDO FLUVIALE DI BRESCELLO.

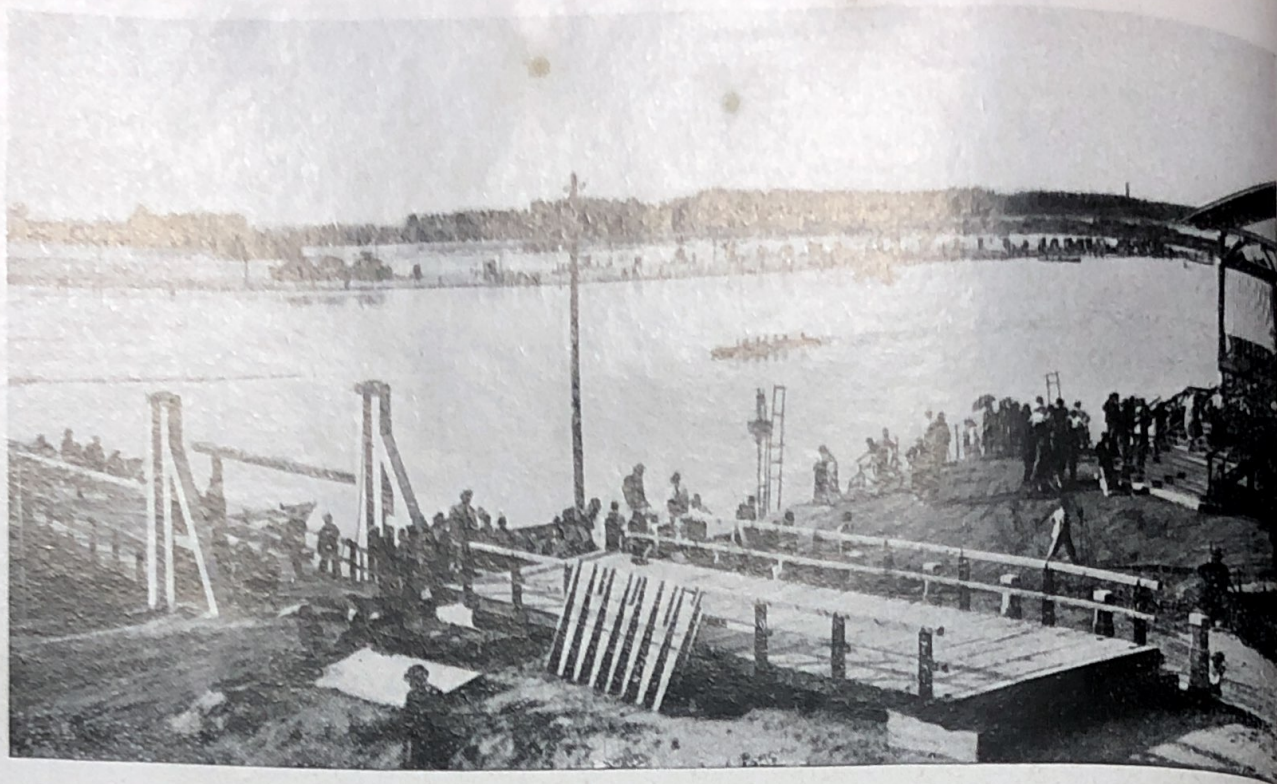
IL MARE DI CHI NON HA IL MARE

(LE COLONIE BALNEARI SUL PO)

C'è dunque un ritorno al fiume. Un ritorno spirituale ed un ritorno fisico. Il Po, fiume regale d'Italia, nella cui grande valle frumentaria, crogiolo di stirpi e di popoli, si è svolta tanta parte della nostra storia, regolato ora con immani lavori che gli impediranno, un giorno, la rapina delle terre e dei boschi, è entrato nell'anima della Nazione, la quale assiste al poderoso sforzo del Regime, opera degna di Roma. Ed ecco nello stesso tempo comparire sulle spiagge a docili declivi verdi, ombrose di boschi — oh lunghe pioppaie mormoranti ai venti! — le prime « colonie padane »; ed ecco i primi « lidi » punteggiare le sabbie di tende e di policromi ombrelloni. E libri e giornali e turisti e appassionati inneggiano al Po, cantano il Po.

Questo risveglio, questo ritorno avviene soprattutto nella zona centrale, dove il fiume è nella sua più vigorosa maturità, con la pacata maestà della sua corrente e la bellezza incantevole e favolosa delle sue larghe sponde, dei suoi boschi di trémule e di salcèti. È, con un po' più di estensione, la zona degli antichi *Padinates,* la Padania di oggi: espressione più poetica e sentimentale che geografica, ma che significa anche l'affratellamento delle due sponde, le quali, divise nei tempi quando il Po era confine di Stato, e riunite ora da numerosi ponti, si fondono assieme, formando un'unica gente che ha comuni tradizioni, usi e costumi e memorie, e fanno capo al nume indigete e padre: il Po.

***

Hanno i loro fati anche i fiumi. Non più le driadi e le amadriadi cercano rifugio nelle ombre folte o nei quieti recessi delle onde che videro un giorno cadere Fetonte e piangerlo le Eliadi sorelle tramutate in pioppi. Ai miti sottentra la realtà. Fragor di battaglie dapprima, barbariche e romane e imperiali.

IL CORSO DEL PO, AMPIO E SOLENNE, NEI PRESSI DI GUASTALLA.

Passan principi e poeti sulle rive, e principesse belle, su bucentauri dorati, navigano lente, a suon di musiche, il fiume. Quindi barconi e traini tirati dai pigri cavalli dalle alzaie, o spinti dai venti che gonfiano le vele rance; e, infine, pennacchi di fumo nero turbano il cielo, e ùluli di sirene rauche il mormorante silenzio.

Eccoci al fiume nostro, della nostra giovinezza ormai lontana. Il fiume non ha più misteri, benchè sia vietato. Quanti anni sono passati da quando — inconsapevoli igienisti — affrontavamo i rimbrotti o magari anche le correzioni più... tangibili dei nostri genitori per raggiungere le acque del Po, i fini arenili, le ombre discrete dei boschi, amiche soste dopo il bagno furtivo?

Inconsapevoli igienisti e pionieri: perchè allora vieti pregiudizi distoglievano il popolo dalle salutari linfe. Dicevano, allora, che l'acqua del Po aveva una composizione chimica dannosa alla salute, che era inquinata, che l'ambiente padano era propizio ai reumi, alle polmoniti, che il fiume avrebbe aggravato i mali già esistenti, invece di sanarli. Insomma: il fiume era additato ai pavidi genitori come un pericolo permanente, un nemico. Ma noi seguivamo il nostro istinto che non falliva, rendendo inconsciamente giustizia al fiume, immergendoci nelle sue onde o sdraiandoci come lucertoloni al sole, sulle limpide, fini, argentee sabbie. Il senso di benessere, l'euforia che ci prendeva dopo il bagno e la siesta, ci assicuravano che noi avevamo ragione.

Poi venne la scienza a spazzar via i pregiudizi, a riabilitarci.

Ecco infatti un igienista, il prof. Rizzatti dell'Università di Parma, scrivere nel 1930, quando già le colonie erano da parecchio tempo un fatto compiuto: « L'igiene moderna ha scoperto che nulla hanno di men che giovevole, come composizione chimica, le acque dei fiumi, e che anzi dissolvono le concrezioni cutanee attentatrici perpetue della salute umana assai meglio delle acque del mare.

« Nè l'acqua fluviale è dannosa per alcuna malattia: essa non ha controindicazioni di sorta. Quanti malati di affezioni epatiche, renali, cardiache non possono beneficiare o traggono danno dalla vita al mare possono invece immergersi nelle liete acque dei fiumi senza timore di vedersi aggravati! Quanti tubercolotici che si espongono al pericolo di fatti congestivi, al mare, e al pericolo delle emottisi, possono respirare a pieni polmoni l'aria fluviale, imbrunirsi la pelle al sole scottante, rimanendo comodamente sdraiati sulla molle arena dei nostri pittoreschi bei fiu-

IL LIDO DI GUASTALLA È UNO DEI MEGLIO ORGANIZZATI, CON CHÂLET, IMBARCAZIONI, ARENILI BENE SISTEMATI.

mi! Quanti nervosi, che tornarono esauriti dal mare, godono benefici utilissimi dalla vita del fiume e dalla immersione nelle tepide acque ristoratrici efficacissime e temperatrici della irritabilità nervosa!

« L'igiene moderna ha poi sfatato l'altra diceria della inquinabilità delle acque fluviali. Quando tutto era condizionato allo studio dei batterî, parve che l'acqua del fiume fosse onusta, carica, satura di microbi dannosissimi per la salute umana; mentre metodi, incomparabilmente più esatti e moderni, hanno dimostrato che l'acqua del fiume poco più a valle delle città, dove il potere di inquinamento è maggiore, dopo breve corso del fiume, ridiventa pressochè pura mercè l'aiuto del più potente sterilizzatore del mondo: il sole, e di un singolare elemento *batteriofago* divoratore dei microbi patogeni introdottisi nelle acque fluviali ».

Come si vede, siamo in piena riabilitazione del fiume. Ma ecco un altro igienista, il chiarissimo professore senatore Umberto Gabbi scrivere su un quotidiano di Torino, quasi alla vigilia del congresso delle Colonie Padane tenutosi a Cremona nel giugno 1932: « Non si sapeva che sulla climatologia della grande valle padana ricca di panorami incantevoli venivano raccolti in silenzio dall'ufficio Idrologico del Po, dalle stazioni meteorologiche di alcune Università e da stazioni di città sulla valle padana, dei dati veramente importanti, così che oggi le radiazioni solari (ore di soleggiamento) si conoscono per tutti i mesi dell'anno; per cui è possibile stabilire confronti coi mesi invernali, primaverili ed autunnali e constatare che esse di estate, sulla riva del Po, sono di poco inferiori, nel numero, a quelle marine e montane dei mesi corrispondenti, e che sono rarissimi gli uragani che le modificano, ed i venti violenti, che non durano — come sul mare — anche dei giorni; vi si è studiata la pressione atmosferica e l'umidità relativa. La temperatura al sole ed all'ombra, in periodo di sereno, fu determinata anche sull'aria sovrastante il fiume, come anche la velocità della corrente aerea che accompagna l'acqua nel suo corso. Non manca che definire e studiare la vegetazione delle rive nel contenuto iodico, poichè anche sulle rive dei fiumi sembra non difetti questo elemento che è più ricco al mare e che è scarsissimo al monte...

Per quello che riguarda l'influenza della luce nei suoi raggi luminosi ed attinici, è dimostrato che essa è moderata; e che dagli effetti benefici della elioterapia nelle affezioni tubercolari chiuse, si confermano, tra le altre, le conclusioni di Randsome sull' azione curativa di essa contro i bacilli tubercolari ».

GUASTALLA - BAMBINE INTENTE ALLA QUOTIDIANA PULIZIA PERSONALE.

∴

Questi documenti di carattere generale dicono già eloquentemente come le colonie climatiche fluviali — e noi ci occupiamo in modo speciale delle padane perchè sono per la maggior parte sul Po (qualcuna sull'Oglio o sull'Enza verso lo sbocco nel fiume maggiore, altre sul Serio o sull'Adda) — siano entrate non solamente nella vita delle popolazioni padane, ma anche nel campo della scienza medica e dell'igiene.

All'estero le colonie fluviali per ragazzi e per adulti sono organizzate da molti anni e con notevoli sviluppi. Un'efficace e indovinata propaganda le ha rese popolari: facilitazioni di viaggio, divertimenti, feste popolari, balli e bagni, tutto serve al richiamo. Le colonie sul Danubio, nei dintorni di Vienna, sono popolatissime e non vantano certamente la bellezza delle spiagge padane, ricche di bella sabbia pulita e calda.

Tuttavia, anche da noi, le colonie fluviali hanno preso piede e vanno prendendolo sempre più. Quelle per bambini, già fiorenti, hanno avuto da due convegni — quelli di Guastalla nel 1931 e di Cremona nel 1932 — criteri di orientamento e di organizzazione scientifica e razionale. Non solo, ma il Partito Fascista, che le ha fatte nascere e le ha sorrette man mano, le ha ora raccolte sotto un'unica direzione, emanando norme generali e indirizzi precisi.

La loro origine risale a circa nove anni fa, quando la preoccupazione del Duce di rigenerare la stirpe per una sana e forte Italia futura aveva dato impulso alle provvidenze che dovevano temprare la fanciullezza. Allora le colonie marine e montane ebbero un nuovo rifiorire, e poco dopo sui paesi rivieraschi del Po cominciarono — auspici le Opere per la maternità e l'infanzia — le colonie padane. Cremona fu l'antesignana: città dove il culto e l'amore al Po hanno larghissima tradizione, sia dal punto igienico, sia da quello sportivo. Vennero quindi — e la enumerazione che facciamo non vuol essere una graduatoria — Piacenza, Pavia, Mantova, Reggio Emilia, Ferrara, Vercelli, Alessandria, Modena, Lodi, Valenza, Novara, Guastalla, cui seguirono paeselli e borghi grandi e piccoli. Ora si può calcolare che, tra grandi e piccole, le colonie siano circa novanta, con oltre trentamila coloni.

Là sulle sabbie o all'ombra delle pioppaie sono raccolti in modo speciale i gracili,

GUASTALLA - UN PRANZO ALL'APERTO, SOTTO LA TENDA, DELLA VIVACE COLONIA DI PICCOLI BAGNANTI.

i malnutriti, i deboli, provenienti nella massima parte dalle classi povere e lavoratrici. Nel soggiorno, che dura, di solito, dal mattino alla sera, oltre alla esposizione al sole sulle sabbie e al bagno (col controllo e la sorveglianza di un medico) si fanno giochi ed esercitazioni ginnastiche. I canti patriottici, il saluto alla bandiera e l'insegnamento cristiano fanno parte della educazione morale. Il vitto è sano ed abbondante, scelto con cura, in modo che risponda ai dettami perfetti della igiene.

In taluni casi, e specialmente in certi momenti, le colonie hanno costituito un sollievo per le famiglie: i genitori, oltre tutto, sapevano i loro figlioli ben custoditi, ben nutriti, e potevano attendere con serenità al loro lavoro. Le colonie seppero adeguarsi ai momenti difficili e agli ambienti, essendo colonie « dopolavoro-custodia », un po' di tutto, insomma. Poi, a mano a mano, acquistarono, una fisionomia più decisa e gli scopi sussidiari cedettero davanti allo scopo profilattico, che è quello ormai perseguito dal Regime.

⁂

I risultati di questi anni? Ci sarebbe da fare tanta bella poesia: la poesia vera che descrive i piccoli corpi abbronzati, il roseo dei volti già pallidi... Ma preferiamo stralciare, dalle relazioni che abbiamo sottomano, dati precisi. Una di queste, redatta nel 1925 da un Medico, consigliere del Comitato della colonia Padana, dichiarava addirittura meravigliosi i risultati sino ad allora conseguiti, aggiungendo: « Di giorno in giorno si assiste ad un progressivo sviluppo muscolare; la respirazione si fa più ampia, più attiva la secrezione della cute, l'aspetto più florido, l'appetito aumenta per un più attivo ricambio e i bimbi, ripesati in fine stagione, si trovano più o meno aumentati di peso (da uno a tre chilogrammi) ». Quattro anni dopo, nel 1929, i risultati delle Colonie padane apparivano « superiori ad ogni aspettativa » a un altro relatore, il quale ne avvertiva il benefico influsso, non soltanto sul fisico, ma anche sul carattere dei fanciulli, che diventavano tutti più buoni, più disciplinati, più gentili, più comunicativi e di umore gioviale.

Venendo al 1932, un giovane medico, che ha diretto e sorvegliato queste colonie, così ne sintetizza i risultati: « Aumento di secrezione della pelle con gran vantaggio per la funzione polmonare, renale ed epatica; azio-

LA COLONIA FLUVIALE DI DÒSOLO È UNA FRA LE PIÙ NUMEROSE.

ne regolatrice generale sull'economia organica coll'aumento di peso nei denutriti e con la diminuzione negli obesi, col miglioramento delle funzioni digestive; aumento dell'appetito, scomparsa dell'emicrania nei dispeptici, ritorno del sonno in coloro che soffrono di insonnia e coll'euforia caratterizzata dal senso di benessere dipendente dalle funzionalità armonicamente migliorate. Inoltre, per chi fa la vera cura elioterapica, azione battericida, effetti cicatrizzanti, analgesici, risolutivi ».

Il secondo raduno delle colonie fluviali a Cremona, tenutosi alla fine di giugno 1932, ha concluso, per bocca di varii e chiarissimi relatori, che — selezionati quei bimbi che sono bisognosi di cure speciali, al mare e ai monti, — la grande maggioranza può con uguale beneficio fruire delle cure aero ed elioterapiche dei nostri fiumi, che possono per questo assumere l'appellativo di « sacri » come presso alcuni popoli.

Sacri fiumi. Noi chiamiamo padre il nostro Po, chè tale esso è per le genti che nascono sulle sue sponde, vivono di lui e muoiono a lui vicino. Padre che dà tutto ai suoi figli. E ora dà a tanta fanciullezza, il suo àlito vivificatore. Noi vediamo queste schiere di bimbi — migliaia e migliaia — lungo le sue sponde benedette: li vediamo correre lieti e spensierati sotto i dômi verdi delle alte pioppaie, o stendersi al sole sulle nitide sabbie o cantare in coro, mentre la bandiera della Patria sale sul pennone. Aria, luce, sole ai corpi, ai

UN PO' DI ISTRUZIONE GINNASTICA FRA I BIMBI DELLA COLONIA DI BRESCELLO.

IL LIDO DI DÒSOLO E LA FITTA PIOPPAIA RETROSTANTE.

cuori, amor di Patria, gratitudine all' Uomo che, nelle sue cure gravi, si ricorda di tutti i bimbi d'Italia: amore ai propri simili, a tutto ciò che di bello e di buono è nella vita, che impareranno ad affrontare con cuore puro e corpo agile e sano. E come si innalza festante su tutta « del Po l'ondisona riviera » il canto della colonia padana di Piacenza! Esso è la voce ideale di tutte le colonie padane:

O acque sorgenti — di forza e di vita,
O boschi, misteri — di pace infinita,
O sole che doni — la luce, i color,
Voi siete le fonti — perenni d'amor.

Po, mare di chi non ha il mare. Questa amorosa invocazione, da noi lanciata tre anni fa, ha avuto fortuna. E veramente il Po rappresenta, ora, per tanta gente il mare. I *lidi* si sono moltiplicati. Accanto alle colonie, ecco le spiagge pei grandi, ecco file policrome di cabine e di ombrelloni, ecco le rotonde, le terrazze come al mare. E certe spiagge — da quella di Torino sull'isolotto a monte del ponte Vittorio Emanuele a quella di Guastalla, dove uno *châlet* intonato al paesaggio è ritrovo elegante e frequentatissimo della miglior società di tre province: Parma, Mantova, Reggio Emilia — possono *si parva licet componere magnis* — essere paragonate a quelle del mare.

Ma il Po non è soltanto il mare dei poveri: lo è anche di quelli che potrebbero offrirsi il mare. Quanta gente lo scorso anno, e quanta quest'anno, non si è rifugiata sulle sponde del Po! Non solamente i « tifosi » del fiume — perchè in genere l'abitante della valle padana è un innamorato del suo Po al quale tutti i giorni fa una visita e « andare a Po » è di prammatica come per un milanese andare a far la capatina in Galleria — ma anche quelli che si lasciavano attirare dalla « stagione » al mare. Ora il Po è di moda, e si va a Po. Vi si fa canottaggio, vi si balla, ci si diverte come sulle spiagge marine.

Caro e vecchio Po, padre della nostra stirpe, che hai visto tante vicende e ci hai dato l'abito della tua gravità pensosa; vecchio fiume che lambisci ora tanti *bagni* e vedi tanti bimbi abbandonarsi fiduciosi a te, mentre i paesetti stanno nascosti dietro l'argine verde, e mandano i campaniletti a sorvegliare la gente, spiando sopra il ciglio erboso delle dighe! caro, vecchio Po della nostra infanzia, non più vietato, ma consigliato, ma ricercato, come ristoro e svago: chi l'avrebbe detto?

Eppure, sì, ci può essere qualche *laudator temporis acti* turbato da tante trasformazioni. Sì... anche a noi, che abbiamo adorato il fiume per la sua maestà selvaggia primitiva e vergine, posson dispiacere tante cose: la

FUTURE MADRI ITALIANE, CHE FORTIFICANO IL CORPO LETIFICANDO LO SPIRITO (LIDO DI PIACENZA).

limpidezza del cielo turbata dai pennacchi di fumo nerastro che mandan le ciminiere delle draghe e dei vapori; la quiete delle mormoranti solitudini, rotta ora dal fischio delle sirene rauche, dallo scoppio dei fuoribordo. I ponti di ferro sembrano imprigionare il paesaggio, i tralicci metallici ingabbiare il cielo; e non più vediamo le « molinasse » grondanti liquidi covoni d'argento dalle pale potenti, così suggestive sotto i silenzi argentei dell'amica luna.... È la civiltà che si avanza, vecchio caro fiume, ma tu, quasi a compensarci di tante cose distrutte, che amammo, e a ristorarci dalle fatiche della vita fattasi più vertiginosa, ci offri le tue pure linfe e la dolcezza del tuo oblio: mare nostro, ma più intimo, più paterno.

Noi ti amiamo, Po, per la calma del tuo paesaggio pacato; per la bellezza delle tue pioppaie snelle che pettinano le nuvole del cielo; per tutto quello di soave che è nelle tue albe chiare e nei tuoi roggi tramonti; per la serenità che ci infondi, per il riposo che ci doni; per il beneficio della tua acqua purificatrice. Perchè così solenne, immenso, forte, sei una immagine di pia forza protettrice. Solenne come il mare che sognammo prima di conoscerlo, vedendolo attraverso la tua visione. Noi ti amiamo perchè sei, una volta di più, il padre della nostra Valle e il nume tutelare dei nostri figli.

GIANNETTO BONGIOVANNI.

MONTESARCHIO E IL SUO CASTELLO - IN FONDO SCORGESI CHIARAMENTE LA STRETTA DI VALLE DELLE FORCHE CAUDINE.

DOVE SI È SVOLTO UN IMPORTANTE CAPITOLO DI STORIA ANTICA

LA VALLE DELLE FORCHE CAUDINE

QUESTA valle è un po' presente alla mente di tutti noi; chi non ricorda, attraverso alle reminiscenze giovanili e scolastiche, il campo della lunga guerra romano sannitica, resa famosa dall'episodio delle Forche Caudine?

Ancor oggi, ove la fantasia ci assista, sembra di udirvi il clangore di quelle antiche battaglie che dettero modo alla tenace virtù romana ed all'intrepida fierezza sannitica di mostrarsi in eguale misura nel lungo duello ingaggiato, e tanta è la risonanza di quelle antiche vicende, che quelle ulteriori, al confronto, quasi sembrano impallidire.

Giace la Valle delle Forche Caudine in posizione centrale tra la Valle Telesina, a nord, e la Valle Nolana, a sud. La prima, come arco teso verso il nord, va da Caserta a Benevento con lungo giro; la seconda, attraverso Nola, raggiunge Avellino, e più a nord Benevento, descrivendo così insieme con la valle Telesina, una specie di vastissimo cerchio, del quale la Valle Caudina forma il diametro.

Le Valli Telesina e Nolana, sono percorse dalle importanti linee ferroviarie che congiungono la fertilissima Terra di Lavoro con Benevento e le Puglie. La Valle Caudina, posta al centro con andamento quasi rettilineo, rappresenta la via più breve fra le tre che si offrono al viaggiatore per raggiungere da Cancello e da Caserta, Benevento e le Puglie. Essa è destinata quindi ad acquistare, anzi a riacquistare, anche nella storia dei traffici, la antica importanza, perduta in causa della divisione politica, che, spartendola tra lo Stato Pontificio e il Napoletano, ne aumentò, sì, la importanza storica, per le lotte delle quali fu il teatro principale, ma ne compromise lungamente le sorti come arteria di comunicazione.

La valle, dunque, si può considerare come

LE FORCHE CAUDINE. - NELLA INSELLATURA SI DISTINGUONO LE CASE DI ARPAJA, E SUL FIANCO SI SCORGE LA STRADA PROVINCIALE TRACCIATA SULL'ANTICA VIA APPIA.

composta di tre distinti tronchi: il primo, aprendosi tra Cancello e Maddaloni, sale pianeggiante, tra monti non molto alti, aperta e verde di folta vegetazione, fino ad Arpaja e Forchia; qui improvvisamente la valle si strozza, ed è precisamente in questa stretta che gli storici pongono il luogo ove sorsero le « forche caudine »; il secondo tronco è rappresentato dalla conca di Montesarchio, circondata dal massiccio Taburno a nord, e dal Ciglio di Cervinara a sud, conca che è in fondo un bell'altopiano, ricco di paesi e di tradizioni, sede originaria dei Sanniti; il terzo tronco della Valle Caudina scende con dolce declivio da Montesarchio, che si trova a oltre 200 metri sul livello del mare, fino a Benevento, che è a 135, ed è ricco di luoghi pittoreschi e suggestivi, dai quali insigni pittori hanno saputo trarre bellissimi quadri che tuttora si ammirano nel Museo di Napoli.

In questo terzo tronco della valle, poco dopo le case di Tufara, si vede il lungo e bianco spartifeudo che segnava il confine tra il dominio Papale e quello Normanno.

Tutta la valle è ricca di castelli, ciascuno dei quali fu sede di potenti feudatari e il loro numero ci rivela la mal celata ambizione, in tutti quelli che si succedettero sul trono di Napoli, di conquistare Benevento che segnava il cuore delle comunicazioni tra il versante adriatico e quello tirrenico. Due soli vi riuscirono: nel 1442, Alfonso d'Aragona, che vi stabilì persino la capitale del Regno, ma il suo possesso non durò più di sedici anni; tre secoli dopo, Ferdinando IV di Borbone, che però dopo soli quattro anni dovette abbandonare la città, alla quale un destino storico sembrava così volere togliere la sua funzione vitale. E per quante offerte si facessero al Papa (fino a cinquanta milioni offrì, per il riscatto, Ferdinando II di Borbone) tutto fu vano: la Valle Caudina fu e rimase sempre divisa, quasi spada senz'elsa.

È questa la vicenda storica che portò poi a costruire la linea che congiunge Napoli alle Puglie, non attraverso la Valle Caudina, ma seguendo la via di Caserta e Telese, ossia con un maggiore percorso di circa settanta minuti di treno. Esiste però una linea a scartamento ordinario, gestita da una Società privata fin dal 1910, e oggi si parla di modificarla per avviarvi anche le linee delle Ferrovie dello Stato. Ed è da augurarsi che il progetto possa venir portato a compimento, sia perchè restituirebbe alla valle la sua antica importanza, sia perchè, col maggior traffico,

LA REGIONE DELLE VALLI TELESINA, CAUDINA E NOLANA, CONVERGENTI PER DIVERSE VIE A BENEVENTO, E TEATRO DEI FAMOSI COMBATTIMENTI FRA I ROMANI E I SANNITI.

la renderebbe più conosciuta nelle sue naturali bellezze e nelle sue grandi attrattive storiche.

La Valle Caudina, anticamente chiamata la Valle di Arienzo, si apre — come ho detto — tra Cancello e Maddaloni, donde sale, larga e pianeggiante, fino ad Arpaja e Forchia, ove col fondo raggiunge i trecento metri sul livello del mare. Da Arpaja si ha la serena visione di tutto questo primo tratto della valle, con i candidi paesetti spiccanti sul verde della folta vegetazione. La veduta che si gode è bellissima: a destra risalta specialmente, in una verde piana, S. Maria a Vico col suo campanile a guglia; a sinistra Arienzo, l'antica città, divenuta poi il famoso castello di *Argentum*, edificato a guardia dell'imbocco occidentale della valle, poi S. Felice a Cancello che appare quasi soffocato dalla folta vegetazione. L'aria balsamica e ventilata è un vero ristoro per i polmoni.

A destra, a mezza costa, si scorge la linea regolare della conduttura per l'acquedotto del Serino, che alimenta, come è noto, Napoli e i paesi vicini. Per un caso singolare questa valle, che ha tanta scarsità di sorgenti, alimenta con quelle del Fizzo, nella Conca di Montesarchio, la celebre cascata di Caserta, e sente scorrere, custodita nei tubi dell'acquedotto, l'enorme quantità di acqua necessaria ad alimentare la più popolosa città d'Italia.

Sempre a destra di chi guarda, in posizione dominante, verso il fondo della valle è il

IL MASSICCIO CENTRALE DEL MONTE TABURNO (1393 METRI).

castello di Cancello, mezzo diroccato ma ancora assai pittoresco nelle sue mura quadrate che sfidano i tempi. Più vicino è il convento della Palombara, anch'esso assai nettamente visibile.

Ad Arpaja, la valle si stringe tra i monti Saucolo e Veccio, e il paese trovasi proprio sulla sella ed è attraversato dalla strada provinciale, l'antica via Appia. È ancora visibile, nel centro dell'abitato, spezzata in due parti, l'antica XVI pietra miliare, recante i nomi degli imperatori romani.

A destra della strada, sempre nel paese, troviamo la Piazza Forche Caudine, ed una colonna che la tradizione vuole segni il luogo esatto dove furono erette le *furculae*. I buoni Arpajesi ne sono assai orgogliosi e non vanno troppo per il sottile per indagare la verità dei fatti: ma gli eruditi non sono tutti concordi nel ritenere che sia proprio questo il luogo ove avrebbe potuto sorgere la colonna commemorativa. Infatti, il fondo della stretta caudina non è fatto da un'unica strada, ma presenta una collinetta bassa (che non si sa se di recente o di antica formazione, date le modificazioni apportatevi dai tempi per il disseccarsi dei fiumi e per cause vulcaniche), la quale divide il fondo stesso in due stretti passaggi: uno, a destra, dove trovasi la strada che mena ad Arpaja, e l'altro, a sinistra, dove passa oggi la ferrovia. Data questa configurazione dei luoghi, si pone il dubbio se le forche siano state erette a destra o a sinistra della collinetta. I più propendono per Arpaja in considerazione specialmente del fatto che la strada, tracciata sull'antica via Appia, sembra indicare quello come lo sbocco forzato per gli eserciti.

Ad ogni modo, questa è sicuramente la stretta caudina, e le due alte montagne, che la fiancheggiano e che sembrano voler serrare la valle, ci dànno un'impressione sufficiente del come poterono svolgersi gli avvenimenti.

I quali, a quanto sembra più probabile, si sarebbero svolti così: i Romani miravano evidentemente alla conquista della città cauda, la capitale sannita, oggi sepolta sotto il verde tra Arpaja ed Airola, al di là della stretta di Arpaja. I Sanniti, con abile finta, permisero loro di addentrarsi nella valle ed oltrepassare Arpaja, ritirandosi sui monti circostanti per attirarli così nella conca che si trova al di là della stretta Caudina, ovunque circondata da alti monti. Fu allora facile ai

I MONTI DELLA VALLE CAUDINA VISTI DALLE FORCHE CAUDINE.

Sanniti di chiudere ai Romani la ritirata da oriente e da occidente e, piombando sulle loro legioni, costringerli ad affrontare la lotta in condizioni disperate.

Al di sopra di Arpaja sono gli avanzi dell'antico castello feudale, che aveva a valle sette torri: non ne avanza purtroppo che una sola, come del castello ben poco resta, all'infuori dei muri maestri. La penultima torre fu distrutta anni fa per sbarazzare il terreno destinato alle coltivazioni, e l'unica superstite deve la vita a colui che ha avuto la felice idea di impiantarvi una « Osteria della Torre ». Così alla soglia della rocca non vi accoglie più, come un tempo, il presidio di armati, ma un pacifico e rubicondo castellano in maniche di camicia e grembiule.

Lì, vicino ad Arpaja, è il villaggio di Forchia il quale, in forza del suo nome, reclama a sua volta, la paternità delle famose *furculae*. Ma non è possibile ammettere una diversa versione dei fatti, sia per la posizione eccentrica del paese rispetto alla stretta e alla strada, sia per la mancanza assoluta di monumenti storici che l'attestino. Si deve riconoscere tuttavia che l'esistenza in quei pressi di un paese di tal nome, viene a confermare l'esattezza della ubicazione tradizionale delle Forche Caudine in questi luoghi.

La conca di Montesarchio.

Passata Arpaja, la valle si apre in una verde conca, tutta circondata di monti: da un lato il massiccio Taburno dallo sfingeo profilo che gli ha valso il nome di « grande dormiente del Sannio »; ai suoi piedi giace la collinetta sulla quale trovasi il grazioso paese di Montesarchio; dal lato opposto è il Ciglio di Cervinara ed il monte Cornice; *saepe conveniunt, sua nomina rebus,* poichè, effettivamente questi monti chiudono il paesaggio come in una cornice.

Di fronte a Montesarchio, su di un'altra collina, è il castello di Airola, ai cui piedi si stende il paese, in ridentissima posizione. Mentre il Castello di Montesarchio è ottimamente conservato, quello di Airola è mezzo cadente; ed è un vero peccato perchè esso è storicamente più importante. Di origine longobarda fu la rocca di Rainulfo, conte di Alife, cognato di Ruggero il Normanno e ciononostante il suo più accanito avversario nella lotta per la libertà del ducato di Napoli. Fu, per un lungo periodo di anni, dimora estiva di Re. Subì successivamente l'assedio di Ferdinando I di Aragona, restandone assai danneggiato, e decadde, nei tempi, per totale assenza di ogni cura o restauro,

LA VALLE CAUDINA VERSO VITULANO.

Ai suoi piedi sorge un convento, quasi a formare un singolare contrasto tra la pace del chiostro ed il ricordo delle antiche gesta guerriere.

Sopra Airola, in posizione dominante e amena, è l'antica S. Agata dei Goti, fondata in epoca assai remota, a cavaliere delle due valli Caudina e Telesina. È posto di villeggiatura, e deve a questo la sua fama particolare nei confronti degli altri paesi della valle. Centro di industria agricola sono, nel piano, Cervinara e S. Martino, che si confondono nella folta vegetazione.

Il castello di Montesarchio, dominante la valle e, come abbiamo visto, ottimamente conservato, appartenne ai feudatari del luogo, l'ultimo dei quali, Conte d'Avalos, lo regalò a Ferdinando II di Borbone che lo adibì a prigione di Stato. Il Nisco ed il Poerio, tra gli altri, penarono qui per la causa dell'unità italiana.

Da Montesarchio — ove, nell'ampia piazza, ammirasi la bella « fontana di Ercole » si parte la strada che va alla Valle Telesina lungo la dorsale del Taburno, e da cui si godono splendide visioni dell'intera valle. Il Taburno si presenta a più riprese a chi percorre la strada, sempre interessante e diverso nell'alta massa isolata, in cima alla quale si vede la pineta reale con la Casina.

Dal lato opposto, in fondo, oltre il Monte Cornice, si vedono le montagne di Montevergine, una cima delle quali accoglie il Santuario che è meta di uno dei più popolari pellegrinaggi napoletani. Si vede anche la valle che da Benevento va ad Avellino.

L'intera Valle Caudina, in tutta la sua lunghezza, è visibile da Cancello a Benevento, con le Forche Caudine e la stretta di valle a Montesarchio. Più in alto, dalla strada, si scorge anche lo sbocco di valle verso Vitulano, e — salendo ancora — si vede la Valle Telesina, verso oriente.

Questa è la via panoramica più notevole della valle, ed è facilmente accessibile e discretamente mantenuta.

La valle verso Benevento.

Ritorniamo sui nostri passi, alla via provinciale. Passata la stretta di Montesarchio, la strada ordinaria e la ferrovia si seguono parallele in fondo valle, ed il paesaggio si schiude a mano a mano ai nostri occhi, largo e digradante dalle montagne che convergono verso Benevento.

IL CASTELLO E IL CONVENTO DI AIROLA.

È caratteristico lo spettacolo degli ulivi, che formano un punteggiato verde sul tappeto delle coltivazioni basse. In questa parte della valle scorre il torrente Corvo, grosso e turbolento nei suoi periodi di piena, affluente del fiume Calore al quale si congiunge sotto Benevento. La strada lo valica su di un caratteristico ponte a tre arcate (Treponti) e, più in là, su quel gioiello d'arte che è il ponte romano ad unica arcata.

In questo tratto si trovano anche Apollosa e S. Leucio. La prima era anticamente sulla via Appia, come attesta il miliare dell'imperatore Antonino, che vi si trova. Senonchè Ferrante di Aragona, per punirne il feudatario Pignatelli a lui ribelle, nel 1460 la distrusse e rase al suolo le mura che ne formavano il presidio, e che costituiva il segno di distinzione proprio delle città nobili. Il paese fu poi ricostruito verso l'interno, nell'odierna sede.

Insieme con S. Leucio, sull'altro lato della valle, Apollosa segnava il confine tra il dominio papale, del quale i due paesi facevano parte, e quello napoletano.

Ceppaloni, al di qua del confine, in territorio napoletano, era sempre in lotta con Be-

AIROLA - UNA DELLE SETTE TORRI DEL CASTELLO, LA SOLA SUPERSTITE.

MONTESARCHIO LA COSIDDETTA FONTANA DI ERCOLE.

nevento, che ne agognava il dominio per impossessarsi del controllo della via che la traversava, costruita sull'antica via Aquila che da Benevento conduceva ad Avellino per la Valle del Sabato.

Il castello feudale di Ceppaloni — anch'esso, come quello di Airola, di origine longobarda — ebbe un periodo di grande splendore, allorchè ospitò successivamente Ruggero il Normanno, Federico II di Svevia e Alfonso d'Aragona. Anche Papa Pecci vi dimorò, ospite dei feudatari Principi Pignatelli, che avevano trasformato il castello in una vera reggia. Da allora è andato decadendo, poi, venduto dai Pignatelli, è stato convertito ad uso privato, ed oggi vi è allogata la corte... dei polli!

Queste sono le estreme propaggini della valle verso Benevento: essa va, infatti, allargandosi e digradando verso la città, la quale, in quest'ultimo tratto, è visibile dalla strada sempre più nettamente a mano a mano che si procede.

Tutto qui è oggi in periodo di pieno risveglio sicchè, non è difficile prevedere che tra non molti anni la valle riprenderà, anche nella carta delle comunicazioni ed in quella delle vie turistiche, quel meritato posto che oggi, nel rifiorire della vita nazionale, non potrà mancarle, e per la sua importanza geografica, e per la singolare attrattiva delle sue bellezze.

ETTORE FAVARA.

(*Fotografie eseguite dal signor* RENATO TOPPO, *Riviera, Napoli*).

LUDOVICO ARIOSTO

(1474-1533)

RITRATTO DELL' ARIOSTO (DAL FRONT. DELL'EDIZ. DEL 1530).

Ludovico Ariosto, gentiluomo e poeta, legato alla Corte dei Duchi Estensi da consuetudini e necessità familiari ed anche dall' amore dell' arte, della bellezza e delle raffinate eleganze, ha scritto, nell'età più splendida e intellettualmente più libera e feconda del nostro Rinascimento, poesie erotiche ed elegiache in lingua latina ed in lingua volgare, satire, capitoli, commedie e un grande romanzo o racconto cavalleresco: un poema dalle molteplici avventure e dalle mutevoli armonie, che è l'*Orlando Furioso,* la cui prima redazione è del 1516; l'ultima e compiuta, del 1532.

Delle sue opere minori, non si leggono e non si ammirano più che le *Satire,* piacevoli per sè ed argute, oltre che utili a comprendere l'anima e l'indole dello scrittore; ma il genio creatore del poeta è tutto nel *Furioso* e solo a questo poema bisogna chiedere le ragioni per cui l'Ariosto è riputato uno tra i più grandi poeti delle moderne letterature.

Tale grandezza è comunemente riconosciuta; anzi si può dire che in quattro secoli il culto dell'Ariosto non abbia avuto miscredenti, o assai pochi; e più d'uno tra questi, incerto dapprima o riluttante all'ammirazione, si è poi convertito ed ha fatto onorevole ammenda.

Anche se ragioni religiose e morali, anche se preconcetti estetici hanno distolto taluni critici e lettori dalla lode aperta e da un consenso senza restrizioni, anch'essi sentirono la grazia e l'incanto dell'arte ariostèa e l'assolsero almeno davanti al tribunale della poesia.

La finezza, l'armonia, l'umanità dell'Ariosto furono più forti d'ogni prevenzione. Per resistere alle lusinghe della poesia dell'*Orlando* sarebbe stato necessario otturarsi con la cera le orecchie, come i compagni dello scaltro Ulisse quando la nave li condusse presso gli scogli, da cui risonava maliarda, nel silenzio del mare, la voce delle Sirene.

Ma allorchè si vuol definire criticamente in che consista la potenza di questa poesia, quali sentimenti individuali insieme ed universali esprima il *Furioso,* quali emozioni e quali sogni esso rifaccia vivi e potenti nell'animo degli uomini moderni; quando si tratta di decidere se quell'incanto sia una breve e incoerente illusione che subito si dissolve e svanisce, o un rapimento che ci solleva veramente nell'atmosfera della grande poesia, allora incominciano i dubbî e i contrasti.

Vi è intorno al poema dell'Ariosto una specie di caligine luminosa, fissando la quale l'occhio dei critici più acuti sembra perdere la forza consueta; lo avvolge una specie di miraggio che vela e deforma e trasforma le apparenze e giustifica i giudizi più contraddittorî.

Ogni secolo, ogni periodo storico — è risaputo — ha i suoi preconcetti critici, i quali sviano o prevengono la diretta intuizione della creazione poetica, e le nuove generazioni rompono spesso i legami di antichi errori estetici per ordirne altri i quali saranno alla lor volta negati e distrutti. Noi ci siamo liberati dalle prevenzioni rettoriche del Cinquecento, che molto lesse e ammirò l'Ariosto, ma gli fece colpa di non avere rispettato le regole di Aristotile e di avere allegramente violato l'inviolabile unità del poema epico; ci siamo liberati dai tumidi disdegni dell'età barocca e preziosa, che trovò troppo famigliare e prosaico lo stile ariostesco e gli antepose quello del Tasso e soprattutto quello del Marino, e ci siamo pure sciolti dai preconcetti filosofici del Settecento e dalle sue pretese didattiche e moraleggianti; ma il secolo decimonono, che incominciò romantico e ribelle a tutte le regole e a tutte le arti poetiche, ha foggiato anch'esso un suo codice poetico, il quale giustificandosi filosoficamente nel nome dell'estetica, pesa ancora molto sui giudizi dei nostri contemporanei.

Il romanticismo fece dapprima grandi feste all'Ariosto e lo collocò nell'Olimpo dei

massimi poeti; di quei poeti esemplari e universali che con la sicurezza divinatrice del genio avevano prevenuto e realizzato da tempo l'ideale romantico.

Chi più dell'Ariosto libero, audace, spontaneo, incurante di regole, abbandonato ai voli ed ai capricci della folle fantasia? Egli aveva attinto a piene mani all'inesauribile tesoro delle leggende veramente popolari, alle più piacevoli e più diffuse tra il popolo italiano; aveva mescolato miti e favole antiche e recenti, medioevali e cristiane; aveva fatto fiorire intorno al vecchio tronco del poema eroico la flora selvaggia e fragrante delle avventure romanzesche e (cosa anche più mirabile) si era sottilmente e signorilmente burlato dei suoi eroi e dei suoi giganti, delle sue donne e dei suoi cavalieri, dei diavoli e qualche volta dei Santi, dando così un memorabile esempio — in pieno Rinascimento — di quella ironia che i romantici tedeschi ammiravano tanto nello Shakespeare e nel Cervantes e di cui insegnarono ad altri paesi la formula estetica.

RITRATTO DELL'ARIOSTO (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

Ma il romanticismo perdette assai presto quella sua giovanile baldanza, quella sua spavalda fiducia nella libera potenza, creatrice e distruttrice, della fantasia. Cogli anni e con l' esperienza l' idealismo romantico si fece sempre più severo e solenne, rivelò con lineamenti più duri la sua faccia protestante e calvinista e l'estetica — docile ancella — lo seguì per quella via. Il poeta vero, il grande poeta fu allora rappresentato e idoleggiato come il maestro, l'iniziatore, il profeta del suo popolo, come colui che apre le nuove vie e segna le nuove mete; era lo spirito in cui si incarna la nuova Idea.

Allora il Carlyle delineò la figura del poeta-eroe, Vittorio Hugo celebrò il poeta prometèo, il vate che agita la fiaccola del pensiero nel cammino dell'Umanità; e in Italia — ove veramente il ridesto spirito della nazione cercava in quegli anni, più che le finzioni armoniose dell'arte, le parole incitatrici degli scrittori che potevano ridargli fede in sè stesso — i giovani applaudivano al giudizio del Mazzini che l'arte dev'essere educatrice, che Dante primo e solo aveva presentito la poesia dei nuovi tempi e che quella poesia era tosto discesa nel sepolcro con lui, perchè i nostri padri « sviati dalla predilezione alle forme e dalle *lusinghe di un periodo che fu detto rinascimento e doveva dirsi rovina*, avevano dimenticato l' insegnamento dell'Alighieri e smarrito la grande traccia » (1).

II.

Questo accordo tra il misticismo democratico e umanitario da un lato e l' idealismo nato dalla Riforma protestante dall' altro nella avversione per il nostro Rinascimento ed il suo individualismo geniale può sorprendere a prima giunta, ma ha le sue ragioni profonde. Certo è che la condanna del Rinascimento colpiva, tra i poeti, principalmente l'Ariosto e che, commisurato all'idea religiosa e direi sacerdotale della poesia che il Mazzini professava, il *Furioso*, anche ad un giudice indulgente non doveva sembrare che il più armoniosamente immorale ed il più squisitamente frivolo dei poemi. Non v'era traccia di misticismo, di profetismo o di allegoria in quelle splendide ottave; non v'erano presagi o minacce contro l'umanità fuorviata, nè bibliche imprecazioni contro coloro che erano chiamati in causa come responsabili di quegli errori, nè vagheggiamenti di un'età più

(1) G. Mazzini, *Di un periodico letterario*, in « *Scritti editi ed inediti* », Edizione Nazionale, Imola, Galeati, vol. VIII, p. 99.

giusta e più pia ormai tramontata, nè promesse di un Apocalissi rivelatrice del vero immutabile, o di un Veltro liberatore della Cristianità dall'oppressione di una cupida teocrazia. Nell'*Orlando Furioso* lo spirito umano rispecchiava le mutevoli e contradditorie apparenze della vita, luminosa e tenebrosa, triste e sorridente, desiderabile e fugace, senza indignarsi contro la dura necessità che l'incatena e senza abbandonarsi tanto alle sue illusioni da non discernere quanto ci sia di labile e di ingannevole nel gioco delle apparenze, quanto di contraddittorio, di incoerente, di folle nelle azioni umane.

Anche come uomo l'Ariosto era lontanissimo dall'ideale alfieriano o mazziniano: non impaziente, non disdegnoso, non « irato ai patrii numi », non solitario e selvatico, come amano mostrarsi tutti gli antichi e moderni rivelatori di nuove fedi, ma semplice, bonario, indulgente: ora contento della vita, ora rassegnato alla vita, e sempre alieno dal giudicarla severamente o dal volerle imporre la propria legge.

Tale egli si rivela a noi nelle sue *Satire,* e ci ha dato così ingenuamente il modo di giudicarlo. Era una sincerità pericolosa, poichè mostrava ai giudici più severi che in lui non c'era pure una goccia del sangue di Ezechiele o di quello di Zaratustra.

Ludovico, figlio di Nicolò Ariosto gentiluomo ferrarese e di Daria Malaguzzi « di antichissima famiglia reggiana », e primo nato di dodici fratelli, avrebbe amato gli studî, la vita riposata e serena, l' esercizio dell' arte lontano dalle vili ambizioni e dalle competizioni volgari; ma il padre gli morì presto (nel febbraio del 1500) e il patrimonio della famiglia era scarso.

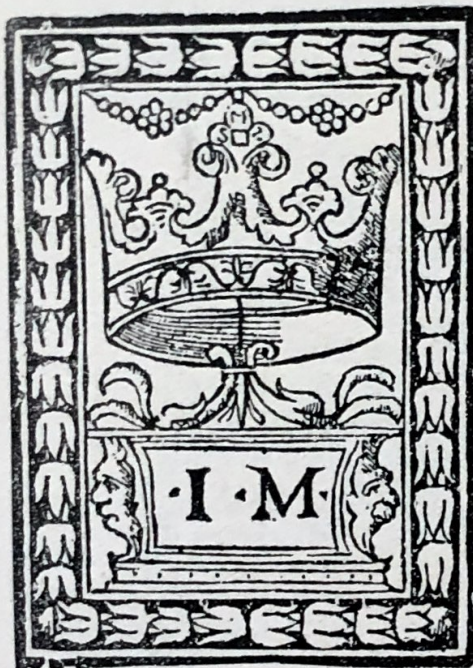
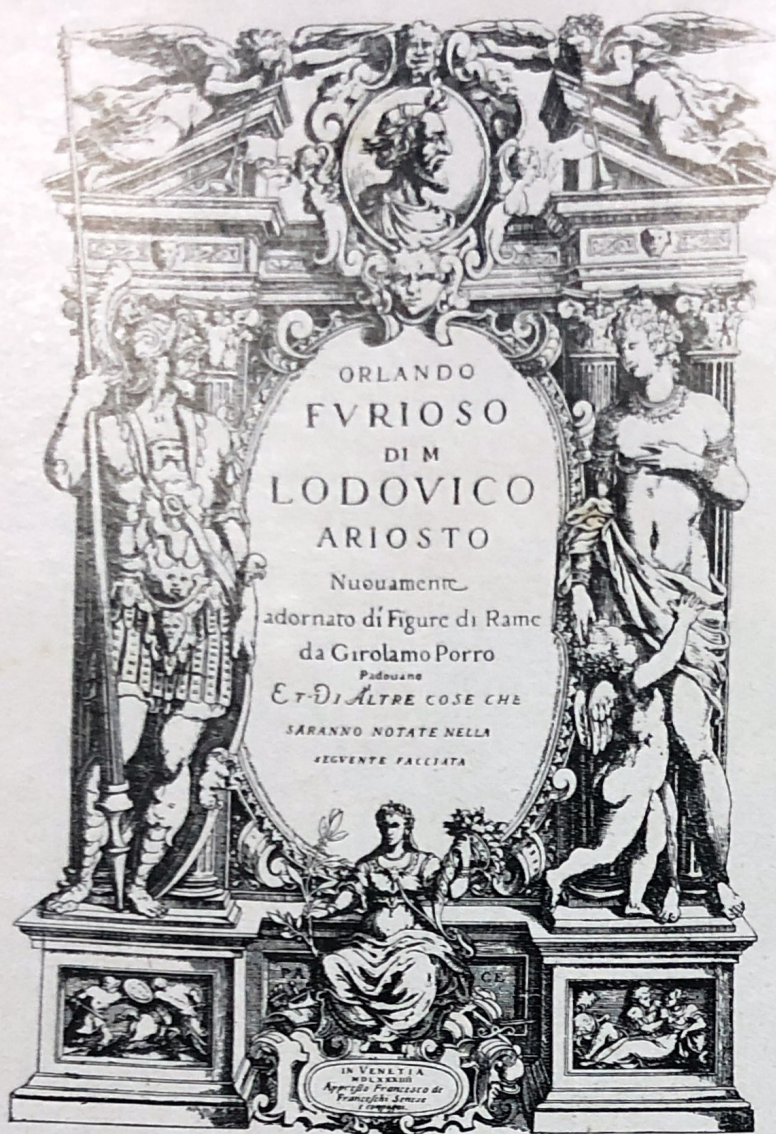
Al figlio maggiore bisognò darsi attorno per provvedere agli altri ed a sè:

> Mi muore il padre e da Maria il pensiero
> Drieto a Marta bisogna che io rivolga;
> Ch'io muti in squarci ed in vacchette Omero.
> Truovi marito e modo che si tolga
> Di casa una sorella, e un'altra appresso;
> E che l'eredità non se ne dolga;
> Coi piccioli fratelli, ai quai successo
> Ero in luogo di padre, far l'uffizio
> Che debito e pietà mi avea commesso.
> A chi studio, a chi corte, a chi esercizio
> Altro proporre; e procurar non pieghi
> Da le virtudi il molle animo al vizio.

Così racconta il poeta nella sesta delle sue *Satire* indirizzata a Pietro Bembo, e di questo suo piegarsi rassegnato alla necessità neppure il più catoniano dei moralisti avrebbe di che rimproverarlo, poichè si trattava di un dovere; ma poi, mentre egli era amantissimo della propria indipendenza (sono spesso citati e quasi proverbiali quei suoi versi della quinta satira:

> Chi brama onor di sprone o di cappello,
> Serva re, duca, cardinale o papa;
> Io no, che poco curo questo e quello.
> In casa mia mi sa meglio una rapa
> Ch'io cuoca, e cotta su un stecco mi inforco
> E mondo e spargo poi di aceto e sapa,
> Che all'altrui mensa tordo, starna o porco
> Selvaggio....)

si adattò a servire gli Estensi per tutta, si può dire, la vita: prima il Cardinale Ippolito, vescovo di Ferrara dal 1503 al 1517, quindi, dal 1518 in poi il Duca Alfonso. Ma come fare altrimenti? Era in istrettezze e bisognava pure che si trovasse un'occupazione. Quella dell'uomo di corte (di cui Baldassare Castiglione veniva allora, tra il 1508 e il 1515, delineando il tipo ideale nel suo « *Cortegiano* »), gli parve la meno peggio. Se a me solo fosse pervenuta l'eredità paterna — scriveva l'Ariosto al cugino Annibale Malaguzzi nella satira quinta:

> La pazzia non avrei delle ranocchie
> Fatta già mai, d'ir procacciando a cui
> Scoprirmi il capo e piegar le ginocchie.
> Ma poi che figliuolo unico non fui,
> Nè mai fu troppo ai miei Mercurio amico,
> E viver son forzato a spese altrui,
> Meglio è s'appresso il Duca mi nutrico,
> Che andare a questo o a quel dell'umil volgo,
> Accattandomi il pan come mendico.

IL FRONTESPIZIO DELLA PRIMA EDIZIONE DELL'ORLANDO, STAMPATA IN FERRARA, DA GIOVANNI MAZOCCO NEL 1516.

IL FRONTESPIZIO DELL'EDIZIONE VENEZIANA DEL 1583 CON LE TAVOLE IN RAME DI GIROLAMO PORRO.

Avrebbe dovuto dire più esattamente: « È meno peggio », poichè quel servire era per lui durissima cosa e le *Satire* sono piene di accenni — ora acri e dolenti, ora temperati da una ironica alzata di spalle — alle noiose e mal rimunerate fatiche della vita cortigianesca, al superbo fastidio dei Signori in genere, che preferiscono gli adulatori e piaggiatori ai galantuomini e i giullari ai poeti; di frecciate contro il Cardinale Ippolito, che non ha cura dei suoi versi, ma lo fa trottare di qua e di là senza requie, e di poeta lo ha mutato in « cavallaro »; anche contro il Duca Alfonso — che pure è assai miglior padrone — quando, invece di tenerlo a Ferrara tra i suoi libri e presso la donna amata, lo manda a governare la Garfagnana, ove quei montanari, sempre occupati in liti, processi, insidie e vendette, gli rendono la vita durissima

E con la stessa sincerità — la quale, con levargli d'intorno quella corazza di riserbi e di orgogliosa dissimulazione con che ciascuno di noi ripara le proprie debolezze dai colpi della malignità umana, lo abbandona senza difesa alla critica — l'Ariosto confessa di aver lodato gli Estensi perchè fossero verso di lui benigni e generosi, di aver desiderato a quei suoi versi encomiastici degno compenso e di averlo ottenuto invece così misero e scarso da non poter sopperire ai suoi più urgenti bisogni:

> Io per la mala servitude mia
> Non ho dal Cardinale ancora tanto,
> Ch'io possa fare in corte l'osteria.
>
> Apollo, tua mercè, tua mercè Santo
> Collegio delle Muse, io non possiedo
> Tanto per voi, ch'io possa farmi un manto.

E insiste in tali querele, riconoscendo, sì, che egli aveva avuto dal cardinale Ippolito qualche « beneficio »; ma così modesto e di reddito così mal sicuro! Eppure egli poteva coi suoi versi far giungere lontano la fama dei suoi Signori e cingere il loro nome di quel fulgore di gloria che può renderlo immortale. Se il Cardinale vorrà lasciarmi tranquillo nel mio cantuccio — egli scrive — udrà cose mirabili dalla mia Musa:

> Io stando qui farò con chiara tromba
> Il suo nome sonar forse tant'alto,
> Che tanto mai non si levò colomba.

Nulla di strano e di scandaloso in tutto questo, lo sappiamo. Era il costume e lo stile del tempo; era, nei poeti, una forma di cortesia ed un tributo di gratitudine, cui allora nessuno pensava a sottrarsi e che nessun lettore tacciava allora di bassezza o di ignominia. Lodi a re o a principi, che a noi moderni possono parere ridevolmente iperboliche, si trovano con abbondanza stucchevole nel Molière e nel La Fontaine, nel Boileau e nel Racine, in Spencer e in Shakespeare, in Lope de Vega e nel Calderon; ed anche il grande Goethe, tra il cadere del settecento e gli inizî del secolo seguente non disdegnò verseggiare componimenti encomiastici d'occasione per il teatro e per la corte di Weimar.

Ma nel secolo passato l'ideale dei giovani italiani era il poeta alfieriano che vive « disdegnando e fremendo » lontano e avverso ai

ORLANDO FVRIOSO DI MESSER LVDO VICO ARIOSTO ALLO ILLVSTRISSIMO, E REVE RENDISSIMO CARDINALE DONNO HIPPO LITO DA ESTE SVO SIGNORE.

CANTO PRIMO.

LE dône, i cauallier, l'arme, gli amori,
Le corteſie, l'audaci impreſe io canto:
Che furo al tempo che paſſaro i Mori
D'Africa il mare, e i Frácia nocquer tan
Seguédo l'ire, e i giouenil furori (to:
D'Agramáte lor Re, che ſi die uanto
Di uendicar la morte di Troiano
Sopra Re Carlo Imperator Romano.

Diro d'Orlando in un medeſmo tratto:
Coſa nõ detta in proſa mai, ne in rima:
Che per amor uenne in furore, e matto:
D'huõ che ſi ſaggio era ſtimato prima:
Se da colei che tal quaſi m'ha fatto:
Che'l poco ingegno adhor adhor mi li-
Me ne ſara perho tanto conceſſo, (ma
Che mi baſti a finir quanto ho ꝑmeſſo.

Piacciaui generoſa Herculea prole,
Ornamento e ſplendor del ſecol noſtro
Hippolito aggradir queſto, che uuole
E darui ſol puo l'humil ſeruo uoſtro.
Quel ch'io ui debbo, poſſo di parole
Pagare in parte, e d'opera d'inchioſtro,
Ne che poco io ui dia da imputar ſono,
Che quáto io poſſo dar, tutto ui dono.

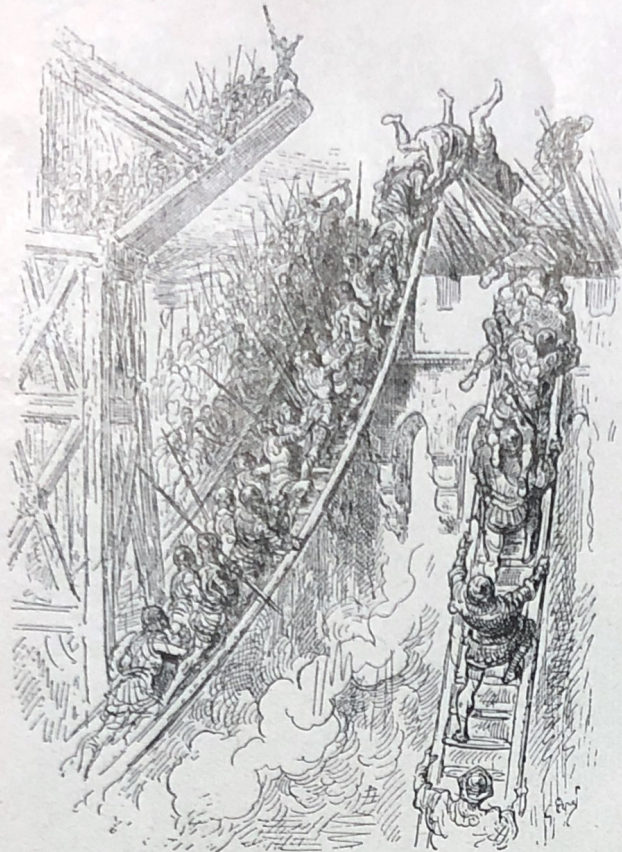
Voi ſentirete fra i piu degni Heroi:
Che nominar cõ laude m'apparecchio:
Ricordar quel Ruggier, che fu di uoi:
E de uoſtri aui illuſtri il ceppo uecchio.
L'alto ualore, e chiari geſti ſuoi
Vi faro udir, ſe uoi mi date orecchio,
E uoſtri alti penſier cedino un poco:
Si che tra lor miei uerſi habbiano loco.

A ii

LA PRIMA PAGINA DELLA BELLISSIMA EDIZIONE VENEZIANA DI B. BINDONI, DEL 1537.

potenti della terra, chiedendo soltanto alle tombe le voci e le memorie dell' Italia grande e libera d'altri tempi. È vero che l'Alfieri ha scritto di saper grado alla fortuna che lo aveva fatto nascere nobile e ricco, perchè coll' indipendenza economica gli aveva dato modo di poter pensare e scrivere liberamente; ma se la sorte dell'Ariosto era stata più severa, egli aveva accettato con troppo scettica rassegnazione quella sua sorte. Guardate Dante, si diceva. Anch'egli fu povero ed esule, e fu costretto dalla malvagità dei suoi concittadini a chiedere ospitalità e protezione ai Signori lombardi del suo tempo, che moralmente dovevano valere, presso a poco, quanto quelli del Cinquecento, ed erano certo di costumi più rozzi e brutali. Anch' egli fu per necessità uomo di corte, e più di una volta anche dalla sua bocca sdegnosa sarà uscita la lode tacitamente o apertamente desiderata dal principe come compenso alla concessa ospitalità. I versi famosi e dolorosi del canto XVII del *Paradiso*, in cui si accenna al pane amaro dell'esilio e a quelle scale dei potenti così dure a scendere e a salire per chi sente altamente di sè e della dignità umana, lasciano intravvedere la piaga profonda che certe umiliazioni dovevano aver aperto in quello spirito orgoglioso.

Ma Dante accenna appena al suo male e subito solleva il capo superbamente; il suo tormento si trasforma in indignazione, e dall'indignazione nasce il proposito della vendetta: nascono i versi che percuotono le più alte cime della società contemporanea e l'appello al giudizio dei posteri ed alla giustizia di Dio. L'Ariosto, invece, scrolla il capo con aria tra scettica e bonaria; l'Ariosto si rassegna senza lotta e si piega poi senza sforzo, come chi pensi che le cose del mondo, assurde od inique come sono, non possono mutare; l'Ariosto sorride anche assai spesso e mostra di credere che, pur con tutti i suoi mali, la vita merita di essere vissuta.

E questa sua serena « sopportazione » non lo abbandona neppure di fronte agli aspetti

(da un disegno del Doré)
I MORI DANNO L'ASSALTO A PARIGI. (CANTO XIV).

più tragici della storia contemporanea. L'Italia — osservavano i suoi detrattori — invasa e dilaniata a quei tempi da Francesi, da Spagnoli, da Tedeschi, da Svizzeri, precipitava verso quella ruina politica e morale che fu compiuta di lì a pochi anni; l'Ariosto intanto segue incurante il volo dei suoi sogni leggiadri (e questa accusa è immeritata); Lutero, proprio mentre egli lavorava intorno alla terza e più compiuta edizione dell'*Orlando*, aveva dato principio a quella sua ribellione dottrinale che doveva far divampare in tutta l'Europa fiamme roventi di ardore mistico e di furore religioso, e il poeta noncurante verseggia tranquillamente il viaggio del suo Astolfo nel Paradiso terrestre e nel cielo della luna e sorride e si burla copertamente di tradizioni e riti e simboli cari al cuore di tutti i credenti. Quale specie di poesia poteva mai scaturire dalla volubile e superficiale tranquillità di quest'anima senza tempeste?

III.

Che la poesia esista e viva, perennemente giovane e bella, nelle ottave del *Furioso* avverte, credo, ogni lettore, quando esce stupito e rapito dalla contemplazione del mondo ariosteo, sebbene non gli riesca facile darsi ragione del suo rapimento. Sullo sfondo dell'immenso quadro che il poeta colorisce, due grandi eserciti, due religioni, due civiltà si affrontano in battaglie sanguinose combattute intorno a Parigi, nella Provenza, nel Mediterraneo, sulle spiagge dell'Africa, sotto le mura di Biserta, e fanno correre un fragore di scudi percossi ed un balenare di spade e di lance attraverso tutto il poema. Attorno al vortice della guerra, che a intervalli rallenta il suo impeto per turbinare poi subito con maggior violenza, donne e guerrieri sciamano, correndo dietro un loro sogno di amore, di avventura, di conquista, di violenza, galoppando senza posa verso tutti i punti dell'orizzonte, inseguendo il « bianco velo » di Angelica fuggente o il volo della loro chimera per terre e mari remoti, ricondotti poi sempre, dal caso o dalla Provvidenza, verso il centro dell'azione, sotto le insegne cristiane o maomettane, per trovare colà o una breve tregua al perpetuo desiderio o la morte.

Lì presso, all'orizzonte di tutte le loro strade freme e canta al soffio della leggenda la selva meravigliosa, ove si danno convegno tutti gli spiriti delle vetuste religioni panteistiche; vive una Natura incantata e stregata, sulla quale, più che gli angeli e i demoni della tradizione cristiana, hanno potenza le fate i prodigi gli incanti dell'antico paganesimo; ove uomini, piante, animali ancora si affratellano e si confondono in metamorfosi stupende; ove lo spirito tuttavia loquace di morti incantatori parla, preannunciando il futuro, dalla tenebra vocale di misteriose caverne; ove fluiscono fontane, le cui acque infondono irresistibilmente l'odio o l'amore nei cuori; ove la magia fa sorgere d'un tratto sulle vette più impervie dei Pirenei o dell'Atlante castelli prodigiosi che splendono con un miraggio e vaniscono come un sogno; ove quella forza operosa che è l'anima del mondo e che ne rinnova perpetuamente la vita, crea, come all'origine delle cose, mostri e giganti e innesti impensati di nature diverse; crea animali come l'Ippogrifo, nati dall'incrocio del grifone e del cavallo:

> che nei monti Rifei vengon, ma rari,
> molto di là dagli agghiacciati mari.

Come questi due versi, portando l'immaginazione verso plaghe misteriose e lontane, sembrano aprire un mondo più vasto e più profondo alle fantastiche avventure della poe-

sia! E veramente la Terra appariva all'Ariosto un dominio assai più sterminato e ricco di imprevedibili prodigi che non ai contemporanei di Dante o del Petrarca. Il libro che narrava le peregrinazioni di Marco Polo nell'Asia centrale e nell'estremo Oriente aveva aperto le porte dell'ignoto al pensiero dell'Europa e risvegliato nei più audaci il desiderio dell'avventura. Verso quell'Oriente favoloso e opulento si erano diretti nel secolo XV i navigatori portoghesi cercando, via via lungo la costa occidentale dell'Africa, il valico che piegando a Levante conducesse le loro navi verso le Indie favolose. Alla ricerca di quell'Oriente si era avventurato nel 1492 Cristoforo Colombo, mettendo l'audace prora delle sue caravelle nella direzione del Tramonto per giungere direttamente alle terre del Levante, e lungo la sua strada aveva incontrato e donato alla rapace energia dell'Europa un nuovo continente. E dietro il solco delle sue navi si precipitavano « come un volo di astori e di falchi » i *conquistadores* spagnoli. Uno di essi, Vasco Nuñes de Balboa, al di là dell'Atlantico e delle nuove terre che furono chiamate americane, scopriva la sterminata solitudine dell'Oceano Pacifico; e di lì a poco, tra l'agosto del 1519 ed il settembre del 1522 (l'Ariosto rielaborava allora per la seconda volta il suo poema) Ferdinando Magellano, — o piuttosto la spedizione di cui egli fu l'anima e che la morte gli tolse di guidare sino al termine del grande viaggio — compiva la prima circumnavigazione del globo.

Sì, la Terra si era fatta immensamente più vasta intorno agli uomini del Rinascimento e noi ce ne accorgiamo leggendo il *Furioso*.

Un soffio di ardimento e di speranza, che viene dalle lontananze dello spazio, dai piani immensi che prolungano indefinitamente verso l'oriente asiatico la pianura europea, dagli oceani sconfinati e tuttavia in gran parte inesplorati, agita il poema e fa più vasto il cielo dell'avventura intorno ai cavalieri.

Ruggero sull'Ippogrifo vola d'un sol tratto dai Pirenei alle isole misteriose poste al di là del Gange, ove il poeta colloca il regno delizioso e fatale di Alcina; poi, al ritorno, valicando l'Imalaia e l'altipiano del Tibet, torna verso l'Europa occidentale attraverso la Battriana, l'Ircania, la Scizia, la Polonia, la Germania. Venuto alla sua volta in possesso dell'Ippogrifo, Astolfo sorvolerà su tutta l'Africa settentrionale, penetrerà nel deserto libico sino all'Oasi di Giove Ammone, giungerà all'Egitto e all'Etiopia, ritroverà (precorrendo fantasticamente la conquista di esploratori moderni) le misteriose sorgenti del Nilo e dalle vette dei monti della Luna, onde esse scaturiscono, salirà sul carro di fuoco dei veggenti e dei profeti sino al cielo lunare, al « Primo cielo » di Dante per riportarne il senno di Orlando. E già prima, navigando il mare su di una galea datagli dalla sapiente Logistilla, o galoppando in terra ferma sul suo velocissimo Rabicano, Astolfo era venuto dalle isole estreme

che da levante il mare Indico lava

sino all'Asia minore e all'Egeo, rifacendo in gran parte il viaggio di Marco Polo; e in quel viaggio la forte Andronica, mentre navigavano da Ceylon (Taprobane) verso il Golfo Persico gli aveva preannunziato le grandi scoperte marittime dei secoli XV e XVI e fatto balenare nella lontananza dei tempi l'audacia fortunata dei futuri navigatori e l'intentata vastità di ignoti mari, che, congiunti tutti tra loro, abbracciano ed uniscono terre immense e tuttavia ignote. E in quegli oceani sconosciuti, in

(*da un disegno del Doré*)
ORLANDO, CORRENDO IN SOCCORSO DI OLIMPIA, VINCE IL RE CIMOSCO (CANTO IX, STANZA 68).

IL NEGROMANTE MONTATO SULL'IPPOGRIFO COMBATTE CON GRADASSO E CON RUGGERO (CANTO II, STANZE 48-53).
(*da un disegno del Doré*)

quelle terre misteriose si occultavano certo portenti e delizie quali si presentano all'occhio attonito di Ruggero là nelle transgangetiche ove regna la possente Alcina:

> Non vide nè 'l più bel nè 'l più giocondo
> Da tutta l'aria ove le penne stese;
> Nè, se tutto cercato avesse il mondo,
> Vedria di questo il più gentil paese;
> . . . .
> Vaghi boschetti di soavi allori
> Di palme e d'amenissime mortelle,
> Cedri ed aranci che avean frutti e fiori
> Contesti in varie forme, e tutte belle,
> Facean ripari ai fervidi calori
> De' giorni estivi con lor spesse ombrelle;
> E tra quei rami con sicuri voli
> Cantando se ne giano i rosignoli.
> Fra le purpuree rose e i bianchi gigli
> Che tepida aura freschi ognora serba,
> Sicuri si vedean lepri e conigli
> E cervi con la fronte alta e superba,
> Senza temer ch'alcun li ancida o pigli,
> Pascano o stiansi ruminando l'erba:
> Saltano i daini e i capri isnelli e destri,
> Che sono in copia in quei lochi campestri.
>
> (*Orl. Fur.* c. VI. ott. 20-22)

Il Rinascimento, cioè quel risveglio di energie intellettuali e pratiche, quel vasto moto di ricerche, di discussioni, di affermazioni e di scoperte, da cui ebbe vita ed impulso la civiltà moderna, ha fatto più vasta la terra e più profondi e luminosi i cieli; ha scoperto una natura più ricca e complessa e ad un tempo ha reso più sicuro il dominio degli uomini sulla Natura. Con l'accrescere la fiducia dell'uomo in sè stesso e nelle energie del proprio spirito lo ha liberato da molte paure, lo ha fatto più audace. Il culto dell'uomo, come essere pensante e operante, cui le cose debbono piegarsi e cui saranno in avvenire sempre più subordinate, è il principio vivo di quella civiltà ed è la sorgente più ricca di quella serenità, di quell'armonia, di quella fiduciosa contemplazione della vita che circola, illuminandola, nella nobile architettura dell'*Orlando Furioso*.

Poichè, nonostante le apparenze che hanno tratto in inganno alcuni giudici superficiali, nonostante le fate e le malie, i castelli evanescenti ed i magici filtri, le orche mostruose o i cavalli alati, l'Ariosto guarda soprattutto all'uomo, alle sue passioni, a ciò che in esse vi è di elementare e di eterno; e perciò la poesia della sua finzione è essenzialmente umana.

L'elemento magico e prodigioso è la cornice del quadro, è l'atmosfera in cui quei guerrieri e quelle donne si muovono. I loro gesti, le loro azioni, le avventure e sventure estrinseche della loro vita entro quella atmosfera di prodigio si rinfrangono in immagini gigantesche e sovrumane; ma sono contorni, gesti,

giuochi di luce fantastici. L'Ariosto trovava quel complesso di portenti legato e connaturato tradizionalmente ai personaggi e agli elementi della leggenda carolingica, quale da secoli l'avevano narrata e diffusa tra noi giullari, cantastorie e poeti culti, quale la desideravano e l'amavano in Italia i volghi non meno che gli uomini di negozio o di corte. Erano la topica consueta, i « luoghi comuni » del poema cavalleresco, così come il naufragio in isole deserte, la lotta contro le intemperie e le fiere, le scorrerie dei pirati e i banchetti sanguinosi dei cannibali sono i luoghi comuni dei tanti romanzi di avventure marinaresche nati dal *Robinson Crusoe,* che dovevano due secoli più tardi inondare tutta l'Europa.

UNA FIGURA DELL'EDIZIONE DI BIRMINGHAM, DAI TORCHI DI G. BASKERVILLE (1778), DISEGNATA DALL'EISEN E INCISA DAL GHENDT.

Ma il genio dell'Ariosto e la sua potenza di creazione non sono in queste apparenze: sono nella lucidità profonda e armoniosa e nell'agile e varia maestria con cui coglie ed esprime la mutevole complessità dei sentimenti e delle illusioni umane. Quando amano ed odiano, quando si sacrificano o tradiscono, quando dànno la morte o soccombono, i personaggi del *Furioso* sono sempre ricondotti alla semplicità elementare ed alla forza universale delle passioni umane.

Le malie e i portenti, le lancie fatate e le armature infrangibili, allorchè l'uomo si strugge di dolore o di gelosia, soffre o delira, uccide o muore, perdono ogni potere. La forza sovrumana dei guerrieri svanisce o è dimenticata: non rimane che la creatura umana, agitata dalle sue allucinazioni, posseduta dalla sua passione. E tali allucinazioni e passioni assumono forme svariatissime: sono l'angoscia e la follia amorosa di Orlando; la delusione, il furore bestiale, la selvaggia espiazione di Rodomonte; i giovanili ardimenti ed erramenti di Ruggero, la gelosia appassionata di Bradamante, l'eroica purezza di Isabella, i capricci di Angelica, la fedeltà di Brandimarte, la sensualità di Alcina o di Doralice: gli impulsi, i desiderî, i sogni, i delirî che muovono gli innumerevoli attori del vasto poema.

Quanti aspetti dell'anima umana, nobili ed ignobili, vili ed eroici, frivoli e profondi sono rappresentati in questi quarantasei canti, e

(*da un disegno del Doré*)

IL GRIDO INSINO AL CIEL PAURA METTE — CHE FA LA NOSTRA E LA CONTRARIA PARTE (CANTO XVI, STANZA 19).

Chi abbandonando la fantasia alla larga e limpida corrente della narrazione ariostea la segue per tutti i suoi avvolgimenti, giunto al termine del viaggio si sente incline a consentire nel giudizio del Voltaire, il quale, pentito di aver in gioventù lesinato le lodi all'Ariosto, lo dichiarava poi nel suo *Dizionario filosofico* « poeta non meno piacevole che sublime» e affermava iperbolicamente che il *Furioso* valeva quanto e più di tutti gli altri poemi epici, antichi e moderni, presi insieme.

IV.

Ma il poeta come ha *sentito* quella società cavalleresca ed eroica che rappresentava? Quel passato leggendario come riviveva in lui, di quali sentimenti si imbeveva e coloriva nello spirito di questo

con che sapiente varietà di armonie vi si passa dal tono epico a quello famigliare, dal sublime all'idilliaco, dall'elegiaco al faceto, dal campo di battaglia pieno di un immenso clamore di guerra e su cui balenano, come grandi colpi d'ala, i grandi colpi di spada degli eroi, ai mari ricchi di mostri e solcati da magici navigli, alle caverne ove belle prigioniere attendono il cavaliere liberatore, ai castelli ove si ordiscono colpevoli frodi, alle pene infernali di coloro che schernirono l'amore e lo delusero, al cielo della Luna ove si serba tutto ciò che gli uomini gettano o sciupano miseramente quaggiù, compresa la loro povera ragione, all'osteria ove un taverniere sboccato e faceto mette in fuga la malinconia degli ospiti narrando salaci novelle a vituperio delle donne!

contemplatore, la cui serenità è parsa a più d'uno indifferenza, la cui obiettività sembra assai prossima allo scetticismo?

L'anima dell'Ariosto infatti è stata giudicata troppo placida e quasi distratta, come di narratore capace di trattare colla stessa artistica accuratezza sia la materia cavalleresca e carolingica, sia qualsivoglia altro argomento, qualunque « favola bella » antica o medioevale, pagana o cristiana, che potesse dilettare lui per il primo e poi i lettori. Anche l'han giudicata scettica e schernitrice; e perciò lieta di mostrarci l'assurdità e la incoerenza del mondo cavalleresco con proposito non molto diverso da quello che mosse più tardi il Cervantes a scrivere il *Don Chisciotte*.

I meglio disposti a riconoscere la grandezza artistica dell'Ariosto insistono sull'ironia che domina tutti i sentimenti del poeta e sulla sorridente incredulità con cui egli, pure dilettandosi delle favole che racconta, le considera « con lo stesso piacere che si prova osservando girandole e fuochi di artifizio»; rilevano nel poema il difetto dell'elemento drammatico, sicchè i personaggi del *Furioso* non hanno contorni netti e rilevati, ma sono piuttosto simili a bassorilievi che sfumano l'uno nell'altro; insistono sul sorriso scettico, anzi « corrodente », del poeta, che rivela come egli non partecipi fortemente all'azione che rappresenta e ce lo mostra simile ad un «sapiente e scaltro incantatore », il quale crea e dissolve immagini e finzioni, di cui egli ben conosce la vanità. A me sembra che se non ci fossero di mezzo, innanzi tutto le note accuse della Riforma luterana e della Controriforma cattolica contro lo scetticismo e l'immoralità del Rinascimento, poi la radicale ostilità del romanticismo contro la ragione e la critica, il sorriso dell'Ariosto non parrebbe nel suo poema quell'elemento predominante, quella forza dissolvente, cui si è voluto dare così iperbolica importanza.

(*da un disegno del Doré*)
RODOMONTE A PARIGI IL POPOL TAGLIA (CANTO XVI, STANZA 85).

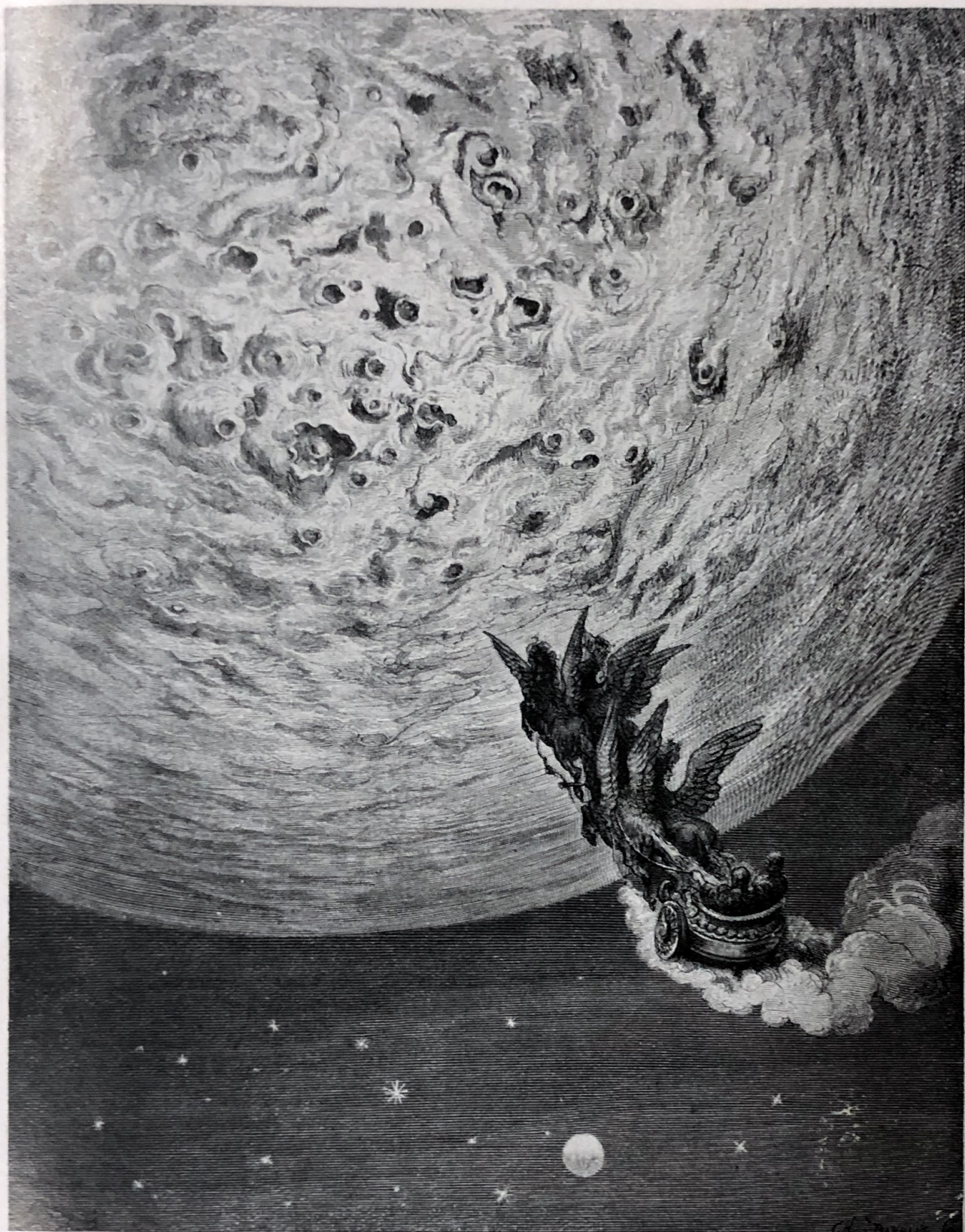
Hanno mai osservato questi « autorevolissimi critici » con quale libertà, con che ardita e talvolta satirica spregiudicatezza trattino gli Dei dell'antico Olimpo e gli eroi che da essi discendono il poeta, anzi i poeti, cui dobbiamo l'*Iliade* e l'*Odissea?* Pure nessuno ha mai detto o scritto, a mia saputa, che gli omeridi dell'antica Grecia volessero abbassare o distruggere coll'ironia i miti eroici e la leggenda troiana.

E del resto perchè mai un poeta, della cui vita interiore la fantasia era tanta parte, un poeta che nella contemplazione fantastica trovava conforto e rifugio contro i fastidî e i tormenti dell'esistenza travagliata, avrebbe speso quasi trent'anni della sua vita a idoleggiare stolidi eroismi, casi, personaggi, avventure che lo movevano a riso? Se il sentimento fondamentale che lo ispirava fosse stato l'ironia, la sua chiara intelligenza avrebbe certo trovato espressioni ben più aperte e vigorose per manifestarlo.

Ma l'Ariosto ama la vita cavalleresca ed eroica che è materia del suo poema, e crede in essa, poichè crede che il coraggio, la fede, la bontà, la generosità esistono nella natura

umana. Tutti i personaggi veramente nobili e generosi, tutti i sentimenti sinceri sono da lui raffigurati con profonda serietà, colla serietà di un poeta che ama il passato come la sirena ama il mare. La passione cieca e la follia terribile di Orlando, la devozione e l'eroismo di Brandimarte, l'imperiale dignità di Carlomagno, lo sdegno generoso che libera Rinaldo dall'indegno amore per Angelica, la pietà gentile ed intrepida di Medoro verso il morto suo re, la fede eroica di Isabella che per salvare la sua purezza offre volonterosa il collo alla spada di Rodomonte sono rappresentati dall'Ariosto non solo con profonda serietà, ma con ammirazione ed amore. La vita e l'ideale cavalleresco morivano intorno a lui; l'Ariosto li vede splendere nel cielo lontano come le stelle al tramonto; ma la luce non ne è del tutto spenta; ma il valore antico e l'antica pugnace energia divampano ancora intorno a lui, di tratto in tratto, con fiamme repentine. Ravenna e Marignano sono battaglie epiche combattute ai suoi tempi; Baiardo e Francesco Ferrucci sono suoi contemporanei. Tuttavia il crepuscolo scende e la tenebra si addensa. Al poeta che rievoca dall'ombra la visione di un ideale di vita che muore non resta che rimpiangere e vagheggiare quel grande passato; non resta che imprecare con Orlando all'invenzione delle armi da fuoco per cui la cavalleria fu distrutta, o ripudiare con Ruggero quelle arti magiche che offuscano lo spirito dell'uomo e gli impediscono di adoperare francamente la propria intelligenza nella dura milizia della vita. Anche Dante rimpiange quei secoli che furono puramente ed eroicamente cristiani; ma quel passato, a suo avviso, può e deve risorgere: soltanto la malvagità e la stoltezza di alcuni uomini occultano il vero alle moltitudini illuse e sviano la cristianità dal giusto cammino; e perciò si indigna, impreca, minaccia, condanna. L'Ariosto non vuol giudicare la vita, e tanto meno condannarla: la mitezza e la serenità della sua indole glielo impediscono. E neppure s'attenta di richiamarla energicamente verso un ideale tramontato, perchè crede tale ritorno impossibile. La ragione e l'esperienza gli vietano questa illusione. Un mondo muore, un altro nasce con idee, ambizioni, speranze e errori diversi: tra le due età il contrasto è profondo e l'uomo del Rinascimento, nell'immaginazione del poeta sembra quasi un centauro, per metà soltanto umano e per metà tuttavia fiera e colla groppa bruttata dal fango delle antiche superstizioni. Guardate quante stoltezze, quante esagerazioni grottesche, quante volgarità inconsapevoli o calcolate menzogne l'astuzia di chierici corrotti, la plebea famigliarità dei giullari, la grossolana ignoranza del volgo hanno addensato intorno ai paladini della leggenda carolingica! Osservate sotto certe formule e parvenze cavalleresche che la società contemporanea ha conservato, quanto materialismo, quante volgarità, quanta ipocrisia si nascondono! Dante, se risorgesse dopo due secoli, patirebbe collere più roventi, scaglierebbe più terribili invettive. L'Italia « serva e di dolore ostello », è diventata « fetida sentina d'ogni vizio »; la politica di colui che regge il « Sacro Romano Impero » è la politica del *Principe* del Machiavelli. Quanto alla Chiesa e ai suoi costumi e « reggimenti », domandatene al Savonarola, se non volete ascoltare l'eretico Lutero. Tutti questi mali l'Ariosto non li ignora e talvolta li accusa; ma perchè insistere? E a che gioverebbero le imprecazioni? Gli uomini, in fondo, sono assai più stolti ed ignoranti che malvagi e a guarirli non valgono gli sdegni o le minacce; gioverà, se mai, il procedere della ragione e l'approfondirsi della coscienza.

Contro la stoltezza ha invece grande efficacia il sorriso: rileggiamo dunque l'*Elogio della Follia* di Erasmo di Rotterdam e combattiamo con lui il dispotismo, i pregiudizî e i sofismi che corrompono tuttavia l'educazione, la scienza e le istituzioni civili.

L'ironica indifferenza dell'Ariosto è un pregiudizio. Egli ha sentito vivamente quello che v'è di doloroso e di assurdo nella vita; ha visto l'accanimento con cui l'interesse, l'ignoranza, l'invidia fanno guerra alla scienza e alla poesia; ma egli detesta soprattutto il fanatismo e l'intolleranza religiosa e lo spirito del Rinascimento lo ha liberato dal terrore dell'oltretomba che pesava sul Medio Evo. La sua religione somiglia molto a quel Cristianesimo laico e non molto lontano dalla religione primitiva, che fu caro anche ad Erasmo di Rotterdam e doveva essere di lì a poco ripudiato tanto dalla Chiesa cattolica che dalla Riforma protestante; ma soprattutto egli aveva fede nella vita e non poteva disperare dell'uomo. Penso che, se rinascendo ottant'anni più tardi, l'Ariosto avesse potuto leggere il famoso monologo di Amleto, non

(*da un disegno del Doré*)

ASTOLFO SALE NEL CIELO DELLA LUNA A RIPRENDERE IL SENNO DI ORLANDO.

ne avrebbe disapprovato le riflessioni sulle miserie dell'esistenza. Anch'egli aveva sperimentato le « sferzate che ci infliggono gli anni, le ingiustizie degli oppressori, le angoscie dell'amore spregiato, la insolenza dei potenti e gli insulti che il merito paziente subisce da parte di uomini indegni », ma avrebbe domandato ad Amleto: « Perchè pensare al suicidio? La vita è a prezzo di queste miserie; pure a consolarci di tutto bastano la bellezza delle cose, le conquiste dell'intelligenza e i doni meravigliosi della fantasia.

ALFREDO GALLETTI.

(fot. G. Cenni, Imola)

VENDITORE AMBULANTE DI « TESTI »

Dall'Appennino Tosco-Romagnolo scende il montanaro in Romagna col carico di testi, fabbricati lassù, per venderli. Eccolo appunto in una contrada imolese dove una massaia sta trattando per l'acquisto. Il « testo », detto volgarmente « test », è una specie di largo piatto di terra cotta, molto usato in Romagna per cuocervi la schiacciata, detta « piè ». Mediante quattro occhielli, il « testo » viene agganciato ad altrettanti lunghi uncini di ferro attaccati alla catena del focolare; sotto viene fatto il fuoco e sopra vi si cuociono le schiacciate («al piè se test»).

ATTIVITÀ ARTIGIANE

La fabbricazione delle "brocche da scarpe,,

IN VALLE DI LEDRO

Se non fosse essa pure travagliata dalla crisi, se il lavoro si mantenesse al livello, ed avesse ancora l'importanza di alcuni anni fa, più giusto sarebbe dire: industria. Ed il termine non sembri esagerato. Quella umile e, logicamente, pressochè ignorata cosa che sono i chiodi, bullette, « brocche a zappa » degli scarponi — unica calzatura delle zone alpine — sono davvero articolo importante e ricercato tanto da richiedere, per far fronte alle richieste, una perfetta organizzazione industriale e commerciale.

Una bella prova che si tratta, almeno, di una piccola industria locale, è data da ciò: che sopra un complesso di 4500 abitanti della Valle, oltre 150 vivono — anzi, purtroppo, vivevano — con i proventi di questa attività.

Industria, dunque, del ferro battuto, originale ed antica. Originale perchè non si occupa di sopramobili e lampadari di tipo già standardizzato: ma della produzione di un accessorio d' immediata utilità e di prima necessità. Antica, perchè risale al 1600. Tre secoli di vita sono un bell'attestato. « Casa fondata nell'anno 1600 »: fa una bella impressione, no?

L'origine non è molto ben precisata. Si sa che in quell'epoca nel vicino paesetto di Prè, in un gruppo di officine sepolte in una forra boschiva in cui si rinserra il Ponale, si lavoravano arnesi agricoli, utensili da cucina e grossi chiodi — in gergo « cavíce » — che venivano usati nella costruzione delle barche, nei cantieri di Riva e delle due sponde del Garda, e nella impostazione della travatura dei tetti. Poco per volta, dopo un periodo di fortuna, l'industria decadde e le officine furono abbandonate; sì che oggi, quasi del tutto in rovina, servono solo ad aumentare la tetraggine del sito, ed a rendere un poco sinistro il rumoreggiare del torrente che spuma rabbioso tra i rovi ed i bassi faggi delle prode.

Quello che non si sa bene, è appunto il come, dalle ceneri dell'antica, rifiorisse e si allargasse la nuova industria. Fatto sta che, in breve, i chiodaioli di Prè trovarono imitatori numerosi, soprattutto a Molina, e gli affari prosperarono, procurando insperato lavoro a parecchia gente.

Ed ora, non c'è dubbio, ci troviamo di fronte a maestranze specializzate, che fruiscono della atavica esperienza acquistata in tre secoli, e buttan sul mercato una merce conosciuta nelle più disparate regioni nostre (e prima della Guerra, in tutte le provincie alpine dell'ex-Monarchia) e, giustamente, assai apprezzata.

Io — che ci ho perduto delle belle ore a riguardare attento, saltar fuori da una rotonda verghetta di fil di ferro, centinaia di brocche tutte uguali, tutte finite alla perfezione sin nei più piccoli particolari, eleganti e sottili pur mantenendo quel tanto di forza che ha sempre in sè il ferro lavorato — io non mi perito a dichiararle dei piccoli gioielli.

Niente macchine, niente « trucchi » — come dicon loro — della moderna produzione in serie. Qui è lavoro genuino, fatto tutto dall'uomo con poche martellate sapientemente distribuite che, in una ventina di secondi, da un centimetro cubo di materia grezza ti combinano una coserella, all'alpigiano meglio accètta d'un contorto serpentello che sulla bifida lingua equilibra un portacenere.

« Brocca » è simbolo di risparmio: risparmio d'energia quando si sale per i sassosi sentieri che portano ai pascoli alti della montagna; risparmio di danaro, per via che la suola, protetta com'è dalla fitta corazza, dura di più.

I CHIODI PER GLI SCARPONI DA MONTAGNA.

Siccome le officine sono

UN QUIETO ANGOLO DEL LAGO DI LEDRO (NELLO SFONDO, PIEVE E LA VALLE CONCEI).

miato, sono molto caratteristiche.

Guardando dalle basse finestre inferriate, coi vetri smerigliati da vetuste ragnatele e da rispettabile strato di polvere e di fuliggine, si scopre un antro fumoso non di rado scavato nel vivo tufo, testimone delle lente sedimentazioni e dell'ozioso vagabondaggio del Ponale, il torrente vicino.

In mezzo, il bagliore d'un fornello comune; tutt'all'ingiro le incudini rettangolari, piantate su tozze stele granitiche; sulle due estremità dell'incudine, una trancia ed una sorta di minuscolo monolito, forato nel mezzo, lucido come argento a furia di sopportare colpi su colpi; davanti a ciascuna d'esse un operaio che può, indifferentemente, avere settanta o quindici anni. Sì, perchè i chiodaioli di Val di Ledro lavorano dal giorno in cui escono da scuola fino a che il braccio, deformato al gomito dall'artrite professionale, ha la forza di maneggiare la piccola mazza. Abbandonare la « fosìna » è per essi il triste avvertimento che pochi giorni rimangono ancora, e spinti da una accorante nostalgia, forse dal timore dell' aldilà, vi ritornano: tenaci, ostinati. Ma ne escono spesso per rannicchiarsi al sole; e li coglie il sonno, mentre i giovani s'ammiccano e sorridono, seguitando il lavoro.

Ritirano dalla forgia la verghetta, la « verzella » di ferro sprizzante scintilline a miriadi, come i razzi degli alberi di Natale; l'appoggiano per qualche millimetro al labbro dell'incudine, e mentre la sinistra ruota alternamente or in un senso ora nell'altro, la destra la colpisce col martello sì da striminzirla in una seguente ed aguzza punta. Ed è il primo tempo. Secondo tempo (è meglio schematizzare per ottenere maggior chiarezza nella descrizione): una martellata piega la punta ad angolo retto sull'asse della *verzella;* ne risultano due cateti: uno, la punta, non viene più toccato; l'altro, per la lunghezza di un

sparse un po' dovunque, passando in certe sere d'inverno — quando il freddo, il buio, la neve spazzan via la gente sigillandola sino al mattino successivo nelle « stue » o nelle cucine — passando attraverso le strade del paese, si ode un ticchettìo accanito come grandine che rimbalzi sopra un tetto di lamiera. Sono i chiodaioli che martellano a colpi rapidi e staccati, accompagnandosi con canzoni sbocciate, alle volte estemporaneamente, sul ritmo monotono.

Molte delle officine attuali sorsero nel dopoguerra: e sono ampie, bene illuminate, con lo spazio ben distribuito tra forgia e forgia ed incudine e incudine. Ma quelle vecchie, che le granate nostre ed austriache hanno rispar-

mezzo centimetro, viene appiattito, posto sul tagliente della trancia e inciso profondamente. È un... colpo maestro: quello che è l'abbozzo della futura «testa» della brocca rimane attaccato al resto della verghetta per una esile bava che cede a una lieve trazione. Poche volte mi è accaduto di vedere la incompiuta brocca staccarsi perchè la forza del martello non fu dosata a dovere.

Terzo tempo: un rapido movimento, così complesso che non so come descrivere, infila la punta nel centro della «cioëra» — il monolito anzidetto —: quello che rimane al di fuori, prima che ve ne rendiate conto del come, si modella, si plasma sveltamente nelle due alette laterali (quelle che servono a proteggere il bordo delle suole) da un lato, e dall'altro si allunga quella specie di codino puntuto che, affondandosi nell'interno della suola, impedisce ogni spostamento della brocca da quel punto... strategico che sarà scelto dall'avveduto calzolaio. Poi, con un leggero salto, spinta da una rudimentale molla fabbricata con un pezzo di lama d'una vecchia sega, la bulletta cade nel recipiente che sta sotto l'incudine, strana stella rovente che, per pochi istanti, risveglia riflessi opachi sulle compagne già spente.

UNA DELLE TIPICHE OFFICINE ARTIGIANE DELLA VAL DI LEDRO.

Gestazione vertiginosa, che si compie in venti secondi e con circa quaranta martellate. Non c'è dunque da meravigliarsi se, a fine di giornata, un abile operaio può contare dai 1000 ai 1200 pezzi. E questo quando si tratta di brocche speciali: chè quelle a capocchia quadrata, da piantare nel mezzo della suola, «abbondano» di più e ne fanno anche 1500.

Beninteso che la giornata lavorativa dei chiodai non è di otto ore: cominciano la mattina alle cinque, alle quattro, e smettono la sera alle sette, con un paio d'ore di pausa per il pranzo e la merenda. Il sabato, lo fanno «inglese»: alle undici chiudono bottega, si lavano, mutano d'abito e vanno al magazzino a consegnare la merce.

Anni fa esisteva una ridanciana usanza: il... prelevamento a domicilio dei ritardatari. Trascorso un certo periodo di tempo di tolleranza, gli operai d'una fucina, se qualcuno mancava all'appello, si mettevano in viaggio

LA PREPARAZIONE DELLE « VERZELLE », OSSIA DEI SEGMENTI DI DETERMINATA LUNGHEZZA, TUTTI IDENTICI, RICAVATI DA UN ROTOLO DI GROSSO FIL DI FERRO, DAI QUALI NASCERÀ IL CHIODO DA SCARPA ALPINA.

verso la casa del malcapitato, armati di trombe, corni, latte vuote del petrolio, e mentre l'orchestra intonava un pieno furioso, tre, quattro dei più robusti si spingevano sin dentro l'intimità del talamo a strappare il dormiglione ai dolci sonni e magari anche alla dolce metà. E, vestitolo di forza alla meglio, lo trascinavano attraverso... i quartieri industriali, ludibrio alle operose genti, bersaglio di male parole e di ben diretti rovesci d'acqua.

Oggi c'è la crisi! Quasi quasi, se arriva uno in ritardo, non berciano e non fischiano neppure i compagni di lavoro.

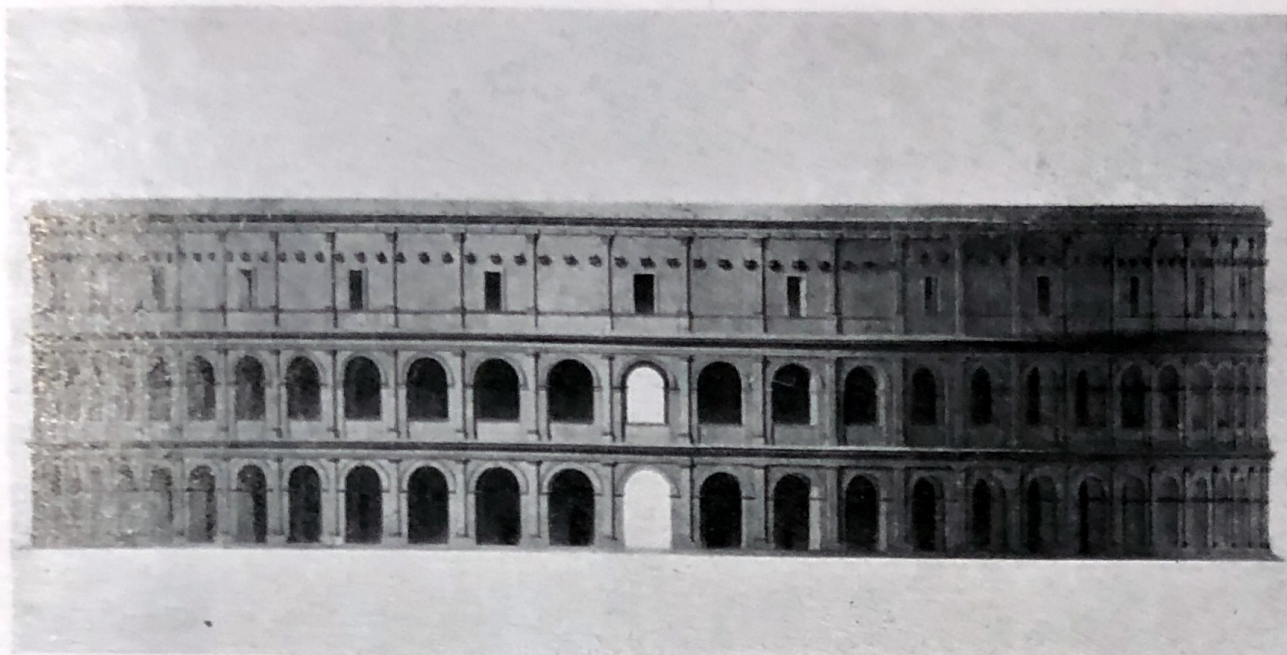
E contro la crisi riescono appena ad aver ragione le due ottime Cooperative di Molina e di Pré, che si occupano dello smercio del lavoro. La loro organizzazione è molto semplice: ogni socio, al momento dell'ammissione, paga una certa somma che va a costituire il fondo riserve necessario per affrontare le spese di personale addetto al magazzino, propaganda, viaggiatori, acquisto della materia prima, ecc. Ciascun socio ha il diritto di prelevare a credito il filo di ferro ed il carbone che gli abbisognano per il suo lavoro, ed alla fine della settimana consegna le brocche fatte, che vengono segnate, in migliaia, sopra un libretto. A seconda della loro quantità, diffalcato il valore del ferro e del carbone consegnati, il chiodaio riceve un *quid*, integrato annualmente dal pagamento dei dividendi derivati dal guadagno netto prodotto dalle vendite.

Una forte concorrenza vien fatta dalle fabbriche a lavorazione meccanica; ma essa non è così temibile come si potrebbe pensare, poichè le brocche a mano hanno, indiscutibilmente, dei pregi di maggiore resistenza che le fanno preferire anche se il loro prezzo è superiore. Il Ministero della Guerra, ad esempio, si serve solo di quest'ultime ed indice periodicamente delle aste con lotti ragguardevolissimi. Un anno e mezzo fa la locale Cooperativa riuscì a battere la concorrenza e si accaparrò tanto lavoro equivalente, per volume, a circa due vagoni di chiodi! Oggi l'attività è molto ridotta, e questo per cause di varia natura, alcune anche imputabili — sia detto con franchezza — agli stessi produttori.

Ma anche queste cause è da sperare che presto cadano. I tempi stessi che corrono consigliano a spogliarsi d'una mentalità che vien mantenuta per tradizione; e che non ha più ragione d'essere in quanto Prè e Molina sono, da parecchi anni, l'uno frazione, e l'altra capoluogo dello stesso Comune.

Meno facile è, invece, oltrepassare le barriere doganali che, col loro rigore, strozzano addirittura l'esportazione che potrebbe effettuarsi su larga scala.

Confidiamo, comunque, che tutte queste cause possano essere vinte, definitivamente, per il benessere di così cospicua parte della popolazione, e perchè possa sussistere una tanto utile e così originale industria.

DARIO CONFALONIERI

RIMINI - L'ANFITEATRO ROMANO - VEDUTA ESTERNA SECONDO LA RICOSTRUZIONE DI ONOFRIO MELUZZI.

UN ALTRO MONUMENTO DA REDIMERE

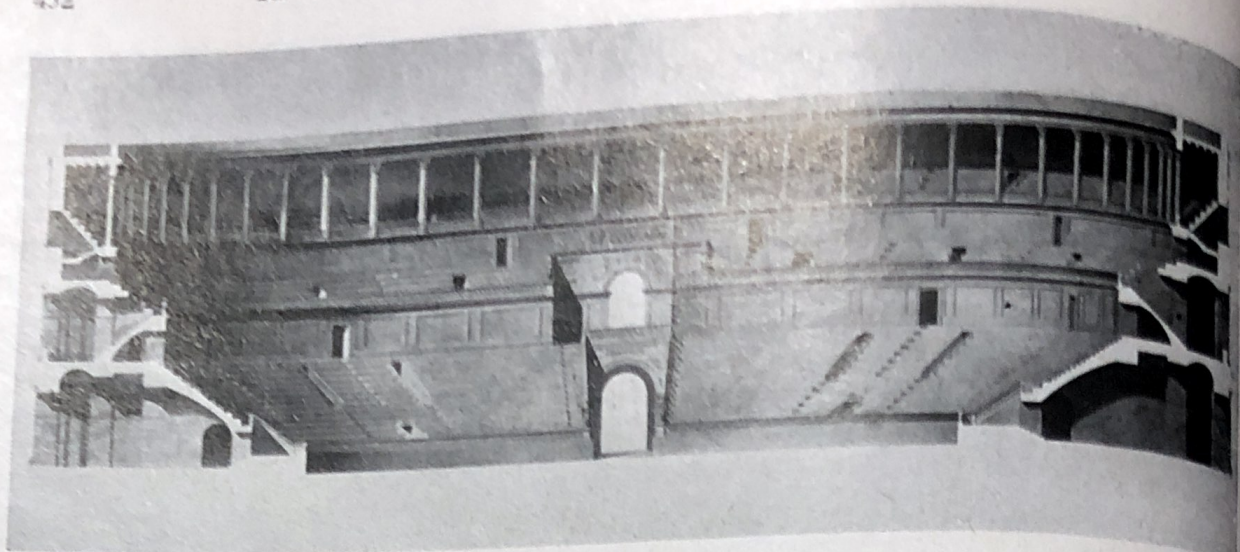
L'ANFITEATRO ROMANO DI RIMINI

NELLO stemma del Comune di Rimini sono un arco e un ponte: due opere della romanità augustea — l'arco di Augusto e il ponte di Tiberio — sopravvissute alle vicende dei secoli, che hanno offerto la stessa granitica saldezza contro l'imperversare degli elementi, degli avvenimenti e degli uomini. Roma vive a Rimini come in nessuna città dell'Emilia; nessun segno dei tempi è oggi qui tanto augusto e commovente, ove se ne eccettui il Tempio Malatestiano, miracolo d'arte, fiore sbocciato dalla passione e dal buon gusto artistico di Sigismondo Malatesta.

Ma rispetto al Tempio Malatestiano le due grandiose opere romane hanno una particolare ragione di fascino, il fascino dell'eterno, che è legato alla loro vetustà. Quando dalla campagna marchigiana si è accolti in Rimini dalla maschia ed ampia volta dell'arco di Augusto, e quando avviandosi verso la pianura padana si esce da Rimini tra i grandi parapetti lapidei su cui sono incisi i nomi di Augusto e di Tiberio benefattori della città, costruttori del ponte che per duemila anni ha retto alla furia delle piene del Marecchia, l'animo trema di orgoglio, perchè alla labile vita delle generazioni umane qualcosa sovrasta che ci appartiene: il nome e le opere possenti di Roma.

***

Un terzo monumento di età romana Rimini possiede, che è venuto di recente interamente in possesso del Comune, e che costituisce — e più costituirà — ragione di alto vanto cittadino. Questo monumento è l'anfiteatro laterizio.

Stabilito com'è all'angolo Est-Nord-Est della vecchia città, esso è stato parzialmente inserito da età assai antica nella cinta murale cittadina, e per la rimanente parte è rimasto sommerso nel terrapieno che si è andato formando dal lato che guarda la città. Fino al 1926 una breve fascia di terreno incolto si stendeva subito all'interno del parapetto superiore delle mura, nel luogo dell'antico camminamento di ronda; poi cominciavano gli orti, e in mezzo ad essi, non lungi dalle mura, una casa colonica rappresentava forse l'ultimo avanzo o l'ultima trasforma-

L'ANFITEATRO DI RIMINI - SEZIONE E VEDUTA INTERNA SECONDO LA RICOSTRUZIONE DI ONOFRIO MELUZZI.

zione di un convento di monaci un tempo qui appunto costruito.

A chi si fosse aggirato per quegli orti nulla indicava che essi insistevano sui ruderi di un antico edificio. Ma a chi si fosse fatto a rimirare il muro urbano dal lato esterno, e cioè dall'area oggi occupata dal piazzale dei binari della ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia, avveniva facilmente di notare che le mura piegano in una larga curva, e che nella curva — di cui lo sviluppo si segue per 63 metri — appaiono grandi arcate ostruite, e tra arcata e arcata pilastri reggenti una semplice e severa trabeazione di ampio sviluppo. Le arcate e la trabeazione son quelle dell'antico anfiteatro romano, e la sobrietà e l'eleganza delle linee architettoniche dicono a primo aspetto che l'edificio non disdirebbe all'età che seguì immediatamente il tramonto della Repubblica, all'età stessa, cioè, cui appartengono l'Arco di Augusto e il ponte di Tiberio.

***

Dai saggi che negli anni 1843-1844 taluni benemeriti cittadini riminesi, con a capo l'insigne storico di Rimini Luigi Tonini, praticarono per riconoscere la vera natura del vetusto edificio, furono rese note la forma e le dimensioni dell'anfiteatro di Rimini.

L' anfiteatro ha forma ellittica, ha l' asse maggiore corrente da Nord-Est a Sud-Ovest, e ha una struttura muraria risultante di quattro anelli concentrici di cui lo spessore complessivo raggiunge i m. 21,80. Da esterno a esterno l'anfiteatro misura, nel senso dell'asse maggiore, m. 120, mentre nel senso dell'asse trasversale o minore misura m. 91; l'area è di m. 76,40 per m. 47,40; le arcate esterne d'ingresso costituiscono un portico continuo di sessanta fornici; il numero degli spettatori poteva aggirarsi intorno ai 10-12 mila, tenuto solo conto di quelli che potevano allogarsi sulla gradinata, e non degli altri che potevano trovar luogo in balconate accessorie lignee. Queste cifre risultano di più chiara intelligenza se si ha presente, come termine di conguaglio, il Colosseo di Roma, di cui gli assi da esterno a esterno misurano rispettivamente m. 188 e 156, e l'ellisse dell'arena metri 77 per 46,50: dimensioni — queste ultime — di poco maggiori di quelle dell'Arena di Rimini, mentre le altre sono in relazione con la diversa entità delle strutture murarie, che per Roma erano in rapporto della necessità di poter allogare un numero di spettatori enormemente più cospicuo.

Dalle due arcate aprentisi agli estremi dell'asse longitudinale si aveva, nell'anfiteatro di Rimini, certamente accesso all'arena mediante corridoi di m. 5,95 di larghezza; in corrispondenza dell'asse trasversale si aprivano altre due entrate principali che forse davano accesso, come a Roma, a due grandi logge (e cioè al *pulvinar* e al *suggestum*) destinate al presidente dello spettacolo, ai magistrati e alle personalità ufficiali di maggiore considerazione della colonia; da altri accessi, oltrechè dai quattro principali sopra ricordati, si doveva giungere al *podium* e cioè a quella piattaforma elevata che circoscriveva l'arena a un'altezza sufficiente per garan-

L'INGRESSO DELL'ANFITEATRO A NORD-EST A UNA DELLE ESTREMITÀ DELL'ASSE LONGITUDINALE.

tire gli spettatori da ogni assalto delle belve. Immediatamente al di là della piattaforma correvano gli ordini di gradini più bassi della *cavea,* non di rado d'insolita larghezza, sì da potervi allogare sedili mobili per le persone di maggiore riguardo.

Dal portico terreno dell'anfiteatro riminese, di m. 2,50 di larghezza, chiuso verso l'esterno dalle sessanta arcate di cui ognuna aveva l'altezza di m. 5,30 e la luce di m. 3,05, salivan ventiquattro gradinate che conducevano alla prima *praecinctio* e cioè al corridoio di divisione tra il primo e il secondo piano dell'edificio, a m. 7,30 di altezza dal piano terreno.

Dalla prima *praecinctio* — corrente all'interno della cavea, e chiusa alle spalle da un grande muro o balteo il quale serviva di sostegno agli ordini di sedili del piano superiore — si scendeva, mediante i gradini che segnavano i limiti dei cunei dell'anfiteatro, ai posti a sedere del corpo inferiore o primo *maenianum* dell'edificio.

Dodici delle ventiquattro gradinate si svolgevano a doppia tratta, prendendo inizio al piede del secondo anello della struttura muraria, e poi secondando da un lato e dall'altro la curva interposta tra il secondo e il terzo anello laterizio, di m. 2,40 di larghezza. Le altre dodici, larghe m. 3,15, salivano con una sola tratta e con gradini assai alti al corridoio del primo piano. Delle ventiquattro gradinate, solo le dodici a doppia tratta avevano un sottoscala utilizzabile: una porta di comunicazione dava adito ai detti sottoscala dal portico esterno dell'edificio.

Se al di sopra del secondo piano ne esistesse, nell'anfiteatro di Rimini, un terzo non è possibile stabilire. Ma ciò è stato supposto, dato lo spessore di m. 21,80 che nel loro complesso raggiungono i quattro anelli laterizi concentrici della struttura; e noi vediam reso tal piano nei disegni in elevato e in sezione che dell'anfiteatro di Rimini ha delineato, con la diligenza che gli fu propria, Onofrio Meluzzi, il collaboratore di Luigi Tonini e di Marco Capizucchi nella direzione dei saggi condotti negli anni 1843 e 1844.

L'INIZIO DI UNA DELLE GRADINATE DELL'ANFITEATRO E LA FODERA IN LATERIZIO CHE RIVESTE IN TALUNI PUNTI LA MURATURA D'ETÀ ROMANA.

Son poi da ricordare per l'anfiteatro di Rimini il sistema di provvista dell'acqua che metteva capo a quattro vaschette o fontane in terracotta nell'ambulacro o portico esterno dell'edificio, e, in modo ancora più speciale, il sistema di smaltimento delle acque, ottenuto mediante un complesso di condutture, che portando dai piani superiori dell'anfiteatro le acque di displuvio al piano terreno, le incanalava dentro chiaviche (visibili nei sottoscala delle gradinate a doppia rampa), e di lì le avviavano per mezzo di canali entro lo spessore del terzo anello ellittico, in direzione dell'arena. Una chiavica centrale (che doveva attraversare l'arena o esser costruita lungo la periferia interna dell'arena stessa) portava, come è verosimile, tutte le acque affluenti nell'anfiteatro fino al torrente Ausa che corre a poco più che cento metri a levante dell'edificio.

***

Ciò che colpisce a primo aspetto nell'anfiteatro di Rimini è la rifinitura dell'opera laterizia. In mattoni a faccia vista è il paramento dei pilastri delle sessanta arcate che costituiscono l'anello esterno dell'anfiteatro, e altresì il paramento di tutti gli altri muri ellittici e radiali. In cotto sono ottenute anche le basi, i fusti e i capitelli delle paraste in risalto sulla fronte delle arcate, e gli elementi della trabeazione sorretta da quelle arcate; la pasta figulina, in terra fine di un bel color giallo o rosso scuro, ha retto egregiamente a ogni ingiuria del tempo.

Ora la finitezza dell'opera laterizia appare veramente singolare; e non solo nelle parti dell'edificio destinate ad essere viste (arcate esterne, trabeazione e sovrastante paramento della facciata, corridoi, pareti delle gradinate ecc.), ma anche in ogni altro vano da cui il pubblico era escluso, come i sottoscala. Se esemplare si può chiamare una cortina laterizia, questa è appunto quella dell'anfiteatro di Rimini.

Quanto alla struttura interna dei muri, essa risulta in opera cementizia, e cioè in un conglomerato di ciottoli annegati in una calcina durissima; i mattoni fan solo da paramento; e non son mattoni interi, ma mattoni a sagoma rozzamente triangolare ottenuti spezzando diagonalmente in quattro parti un mattone quadrato; ad ogni ottavo filo della struttura e a render questa più compatta son posti in opera dei quadrelloni di m. 0,45 per 0,32 × 0,06 penetranti nel nucleo, al modo stesso della struttura a lorica testacea della *Domus Tiberiana del Palatino*. Come aspetto esteriore — ed anche forse per ciò che riguarda le vicende dell'edificio — nessun anfiteatro richiama alla mente quello di Rimini quanto l'Anfiteatro Castrense di Roma. Interamente in laterizio è costruito anche questo, e come l'anfiteatro di Rimini esso ebbe le arcate occluse, perchè l'edificio venne a far parte della cinta di mura di Aureliano. Solo che, in luogo delle paraste, le arcate del portico inferiore dell'Anfiteatro Castrense hanno semicolonne in cotto, coronate da un capitello corinzio, mentre le paraste trovano impiego, per lo stesso anfiteatro, nell'ordine superiore della struttura, di cui son rimasti miserevoli avanzi, e sopra il quale non si ritiene vi fossero ulteriori piani.

***

A Rimini, oltrechè la finezza dell'esecuzione dell'opera laterizia, colpisce nell'anfiteatro il largo impiego e la rifinitura degli elementi lapidei. La pietra d'Istria viene adoperata

nei gradini della rampa d'accesso ai piani superiori, e, certo, anche in altre parti della struttura dell' anfiteatro. Di tale largo uso della pietra d'Istria non è a stupire. Dotata com'era la città di un porto fluviale che in antico era verosimilmente più attivo che oggidì, doveva affluirvi in copia il duro sasso della opposta costa istriana, sebbene, come è naturale, la costruzione in mattoni dovesse avere, per ovvie ragioni dipendenti dalla costituzione geologica della regione, tradizioni di antica data in Rimini.

Infine, in armonia con la rifinitura dell'opera laterizia e dell'opera lapidea, si è supposto dovesse essere di una certa nobiltà, nell' anfiteatro riminese, la sua decorazione interna. Poichè durante gli sterri operati negli anni 1843-1844, e specie in corrispondenza dello spazio dell'ampiezza di m. 8,40 compreso fra l'anello murario che circoscrive immediatamente l' arena quello successivo, si rinvennero frammenti di intonaco tirati a gran finitezza e di color rosso corallo: ciò che determinò nel Tonini il sospetto che gli ambulacri immettenti ai gradini della cavea più bassa fossero adorni di stucchi. Ma su ciò potranno gettar luce solo gli scavi sistematici qui non peranco iniziati.

LA TERZA DELLE GRADINATE A DOPPIA TRATTA MESSA IN LUCE DAGLI SCAVI DEL 1926 NELL'ANFITEATRO DI RIMINI.

***

A che età è da attribuire l'anfiteatro di Rimini? In assenza di testimonianze letterarie ed epigrafiche che possano portar luce su ciò, l'unico elemento di giudizio è quello che si può trarre dalla struttura laterizia. Ma è un elemento di giudizio assai dubbio. L'Anfiteatro Castrense di Roma che ha tanta analogia con l'anfiteatro di Rimini viene attribuito, a seconda dei casi, all'età di Tiberio o alla fine del secondo secolo dopo Cristo, se non al principio del terzo. Crediamo sia da preferire, per l'anfiteatro riminese, l'età augustea o tiberiana, sia per la finitezza d'esecuzione dell'opera laterizia, sia per il particolare favore che dimostrarono a Rimini i primi due imperatori della casa Giulia.

I Triumviri avevano già nel 43 avanti Cristo assegnato il territorio di Rimini a una colonia di veterani; poi Augusto aumentò il numero dei coloni riminesi; quindi — certo per suggerimento di Augusto — il suo figliuolo adottivo, Caio Cesare, fece lastricare nell'anno I dopo Cristo le strade riminesi; infine Augusto ordinò la costruzione del ponte sul Marecchia, che fu compiuto da Tiberio (a. 22 d. C.). Nè benefici notevoli eran certo mancati alla città in occasione dell'integrale riassetto della Via Flaminia, che Augusto, come è noto, volle assumere a suo carico. Rimini mostrò in quella occasione la sua riconoscenza

all'imperiale benefattore costruendo nel 27 a. Cr. quell'arco che segna il termine settentrionale della via Flaminia, e sostituì certo una porta delle mura laterizie. Queste mura, d'età anteriore all'Arco di Augusto, mostrano che grande era già qui la conoscenza della tecnica della costruzione laterizia, quando in Roma tale tecnica era ancora, si può dire, agli inizi: nè la cosa deve stupire poichè nell'agro gallico le fabbriche in mattoni erano, già nell'età romana repubblicana, di uso corrente, secondo che ci dice Varrone, e secondo ci confermano le strutture monumentali di talune città, come per esempio quelle di Alba Pompeia e di Torino, l'antica *Augusta Taurinorum*. Questa antichità delle strutture laterizie nella Cisalpina sta a favore di una datazione piuttosto remota anche dell'anfiteatro riminese.

⁂

Se è incerta la data della costruzione dell'anfiteatro di Rimini, è anche incerta la data della occlusione dei suoi fornici e della inclusione dell'anfiteatro nella fortificazione cittadina. Chi attentamente osservi le vestigia dell'insigne edificio, noterà che la muratura in mattoni, che riempie i fornici, è abbastanza rifinita in taluni punti, meno accurata in altri punti, e che nella parte bassa dei fornici trovano impiego lastroni di pietra rozzamente connessi. Accanto ai pilastri occlusi (due, in tutto, e parte d'un terzo, fin'oggi messi in luce) e in prosecuzione di essi, il muro urbano appare — là dove i fornici continuavano in direzione d'oriente — costruito di conci lapidei grossolanamente sovrapposti e sormontati da una muratura di mattoni. Parte delle arcate era dovuta dunque crollare, e all'atto del restauro non si pensò a ricostruirle, ma si rifece il muro, così come la fretta e i materiali che si ebbero sottomano suggerirono. Non senza grande verisimiglianza è stato affacciato il dubbio che questo crollo così completo e rovinoso sia dovuto a terremoti.

Comunque, l'occlusione dei fornici è anteriore al rifacimento totale del muro di cui si è innanzi detto, e tale occlusione si spiega sufficientemente col proposito di utilizzare l'anfiteatro per la murazione cittadina, così come si utilizzò in Roma l'anfiteatro castrense per quella parte delle mura urbane che Aureliano costruì presso l'odierna chiesa di Santa Croce in Gerusalemme.

Se anche in Rimini una tale utilizzazione sia stata determinata, come a Roma, dal pericolo imminente dei barbari, non è possibile dire, ma ci pare estremamente verosimile. L'Italia cominciò già nel secondo secolo dopo Cristo a correr nuovamente l'alea delle incursioni barbariche. Nel 169, dopo Cristo, i Quadi e i Marcomanni cinsero d'assedio Aquileia e incendiarono *Opitergium;* ma Aquileia resistè, e Marco Aurelio, postosi a capo dell' esercito, potè ricacciare i Germani. Ben più terribili furono nell'età di Gallieno (a. 253-268) e nell'età di Aureliano (a. 270-275 d. C.) le minacce delle tribù germaniche contro l'Italia. Durante il principato di Gallieno gli Alamanni si avanzarono sino a Ravenna e di là minacciarono la stessa Roma. Nell'età di Valeriano gli stessi Alamanni scorrazzarono tutto il paese fra le Alpi e gli Appenni-

LA CORTINA LATERIZIA DI UNO DEI SOTTOSCALA DELL'ANFITEATRO ROMANO.

LA PARTE DELL'ANFITEATRO DI RECENTE MESSA IN LUCE, A LEVANTE DI UNO DEGLI INGRESSI.

ni, e dopo aver inflitto un gravissimo scacco ad Aureliano in vicinanza di Piacenza, corsero la via Emilia e la via Flaminia sino a Fano, dove, presso le rive di quel Metauro che era stato già fatale al fratello di Annibale, l'imperatore Aureliano li sbaragliò, per finire di sterminarli poco dopo a Pavia (a. 271 d. C.).

Il gravissimo pericolo che corse allora la stessa Roma indusse Aureliano a difendere la capitale con la cinta delle mura che furon dette aureliane. È ben naturale che provvedimenti del genere si adottassero anche per altre città direttamente minacciate. La tradizione conservatasi nella vita leggendaria di San Marino, attribuisce la costruzione delle mura di Rimini a Diocleziano e a Massimiano, i grandi imperatori dello scorcio del terzo secolo dopo Cristo. Quella tradizione è da accettare come assai verosimile, nel senso che il rifacimento delle mura riminesi sia opera della seconda metà del terzo secolo o del principio del quarto.

Quanto all'anfiteatro riminese, di esso si finì per perdere, nei secoli successivi, ogni ricordo. La curva che l'anfiteatro fa nella fortificazione cittadina (dove la parte visibile ha uno svolgimento minore di quello di un semicerchio) fece pensare piuttosto a un teatro che ad un anfiteatro. In un rogito del notaio Giovanni Dolzoni, del 12 settembre 1486, vien segnato tra i confini di una certa proprietà il « muro antico » (della città) che gira in cerchio e che è edificato sui fondamenti del Teatro Antico: nei quali fondamenti appaiono dei fornici che vengon detti oggi volgarmente « Le Tane ». « Tane » debbono intendersi i sottoscala delle gradinate a doppia tratta dell'anfiteatro.

Di poi, negli anni 1543-1544 allorchè il papa Paolo III fece rifar questo tratto del muro cittadino « caduto per il troppo peso dei bastioni » si rimisero in luce alcuni muri dell'anfiteatro dal lato di levante, e in quella occasione si recuperarono « oggetti di marmo, di cui alcuni assai belli son conservati nel palazzo del Comune, e altri e i più son custoditi dai privati cittadini nelle loro case; fra gli altri una bella statua di Diana, priva della testa e delle gambe ».

LE ARCATE OCCLUSE DELL'ANFITEATRO ROMANO.

Tre secoli passarono prima che negli anni 1843 e 1844 il Tonini, con l'assistenza dei professori Marco Capizucchi e Onofrio Meluzzi, conducesse i suoi saggi. Quei saggi « interrotti e parziali » quali consentiva la modestissima somma a disposizione (in tutto scudi 88,95) diedero per la prima volta la certezza assoluta che l'edificio fosse — contro la opinione dello stesso Tonini — un anfiteatro, e non già, come da diversi si era sostenuto — un foro, o un bagno, o una dogana, o un semplice teatro.

***

Nel 1926, in occasione dei lavori di una società edilizia, lo Stato iniziò, col contributo del Comune di Rimini, la prima vera campagna di scavo nell'anfiteatro riminese. Con le opere allora eseguite — per le quali fu erogata una somma di più che 21.000 lire — si esplorò la fascia esterna dell'edificio per un arco d'ellisse che ha uno sviluppo di 80 metri circa, e una profondità di circa m. 10. Si mise completamente in luce l'ingresso dell'anfiteatro all'estremità Nord-Est dell'asse longitudinale, furono interamente esplorate e rese visibili tre scalee a doppia tratta, di cui due conducevano, da un lato e dall'altro dell'entrata di nord-est, dal piano terra — e precisamente dall'ambulacro del portico — all'altezza del primo piano dove correva la prima *praecinctio;* si liberarono i sottoscala delle gradinate di cui sopra, si scoperse una delle gradinate a tratta unica, si rese visibile tutta la fronte interna del secondo anello della struttura muraria, così da poter studiare a suo tempo le successioni e i modi dei vari rifacimenti del muro urbano.

E durante e dopo i cospicui sterri che si fecero in quella occasione (il terreno asportato superò i 2400 metri cubi) si pose mano ai restauri più indispensabili delle murature.

Ora, dopo una sosta di sette anni, tornata definitivamente l'area dell'anfiteatro riminese in pieno possesso del Comune, è sperabile che i lavori di scavo e di assetto delle rovine sian ripresi. Rimini possiede la sua ridentissima spiaggia e i suoi gloriosi monumenti. Un tale patrimonio, mentre è gloria e fortuna, è anche impegno d'onore. L'anfiteatro laterizio, finora sconosciuto e negletto, si mostrerà — quando sian compiute le esplorazioni necessarie — degno di occupare in Rimini un posto onorevole accanto all'Arco di Augusto e al ponte di Tiberio.

SALVATORE AURIGEMMA.

TRIPOLI - VEDUTA PARZIALE DELLA CITTÀ, COL CASTELLO STRAPIOMBANTE SUL MARE E LA MOSCHEA DI CARAMANLI.

L'Aviazione e il Turismo in Libia

Lo scorso ottobre, un susseguirsi di occasioni fortunate mi ha permesso di recarmi in volo, su di un Caproni « Ca 101 », da Milano in Tunisia, Tripolitania e Cirenaica, effettuando un interessante vagabondaggio aereo su questi paesi. Ed ancora una volta mi è stata offerta la dimostrazione che il mezzo aereo è quello che in modo maggiore consente di farsi un'idea esatta di una data regione. Scompaiono sovente, è vero, i piccoli particolari, ma al contrario affiorano d'un balzo le linee principali di tutto un sistema geografico della zona sorvolata, permettendo così di intuirne prima e dedurne poi la struttura generale nel suo insieme.

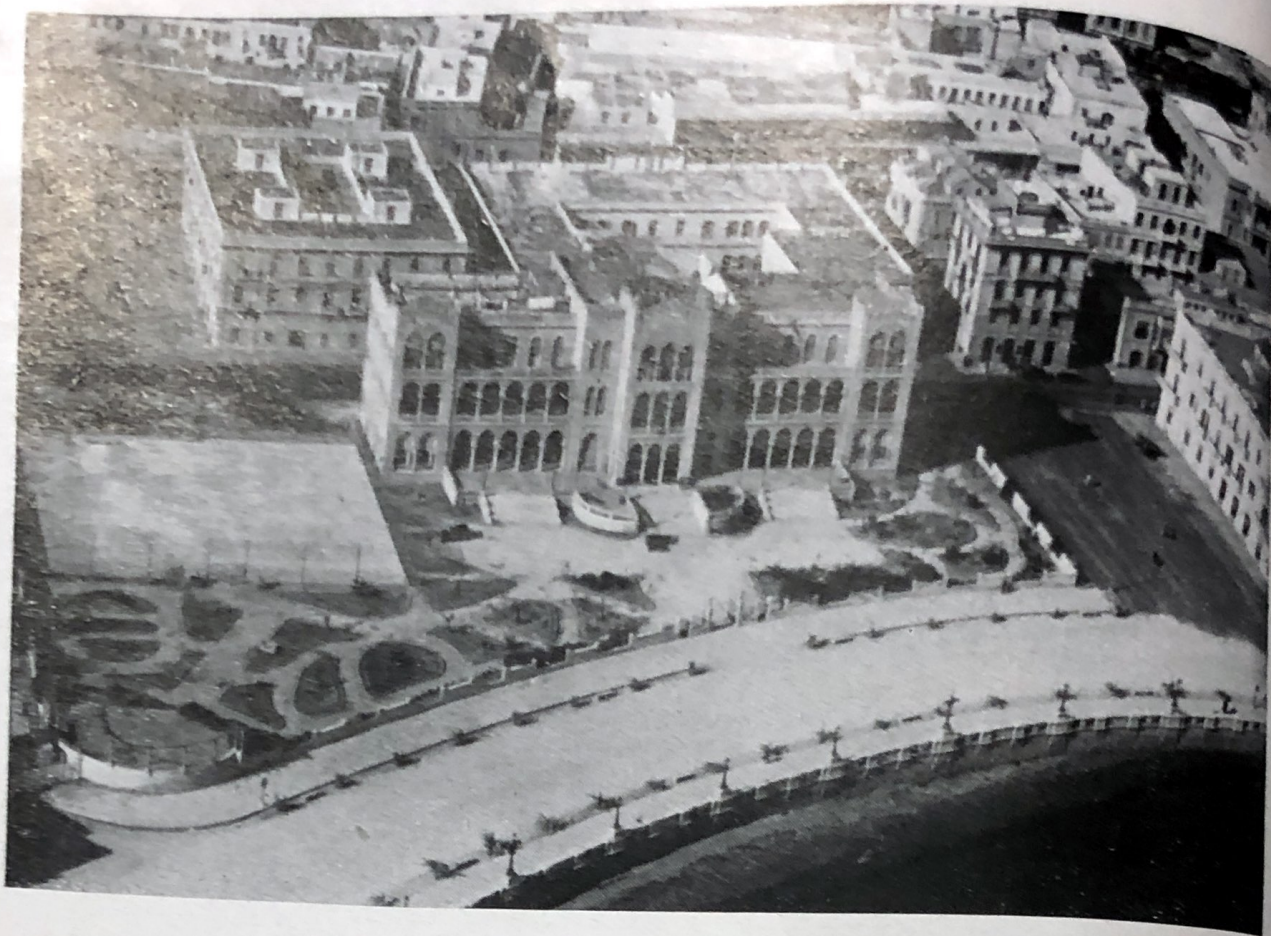
Le considerazioni che uno può farsi nel leggere una comune carta di una data località, vengono confermate e spiegate, durante il volo, dall'osservazione diretta, derivante dal dominare la piana ed i monti sottostanti da quella che può chiamarsi una vetta mobile a volontà, poichè tale infatti risulta in definitiva l'aeroplano.

Dalla carlinga l'occhio spazia su orizzonti sconosciuti al comune viandante terrestre; a questi sarà forse dato di gustare maggiormente le minuzie di un particolare, ma non sarà mai concesso quel senso di dominio visivo che costituisce uno dei doni maggiori fatti dal velivolo all'uomo.

In Libia, poi, al vantaggio del mezzo aereo su quello terrestre nella parte puramente spettacolare, si aggiunge l'enorme scarto che si verifica nell'indipendenza di movimento tra i due mezzi. Lunghe, faticose, estenuanti giornate di carovaniera si riducono ad alcune ore di volo, in condizioni di comodità difficilmente conciliabili coi sistemi di comunicazioni terrestri su tale terreno.

Può esistere un turismo aereo in Libia?

In seguito a simili naturalissime considerazioni, vien subito fatto di chiedersi se, di conseguenza, possa aver vita un turismo aereo in Libia.

Personalmente, credo che sì: nei dovuti modi e colla dovuta calma nel procedere alle successive realizzazioni.

TRIPOLI - IL « GRAND HÔTEL » DI FRONTE AL LUNGOMARE VOLPI.

In primo luogo, che cosa possono offrire Tripolitania e Cirenaica al turista?

Parecchio di più di quanto comunemente non si creda.

Un tuffo nell'antichità classica per i cultori della storia del passato, interessante tutto il mondo civile e particolarmente cara a noi latini: Sabratha, Leptis Magna, Cirene, Apollonia, Tolméta, Tocra, per tralasciare altre località minori ove l'archeologo trova pure interessante materia d' orgoglio e di studio.

All' appassionato di scienze agrarie vien concesso largo campo d'osservazione e di considerazione, colla possibilità di visita alle fiorenti concessioni agricole stendentisi lungo la zona costiera da Tripoli a Misurata, e sul Garian, e sulla montagna verde da Soluch a Barce e Derna, oltre ai vittoriosi tentativi dei nostri agricoltori in terre più interne e difficili.

Gli amanti del color locale trovano di che sbizzarrirsi a loro piena volontà: Giarabub, Gialo, Cufra, Sebha, Tigrina, Gadàmes, ecc., costituiscono altrettanti punti di riferimento per il turista, che chiameremo di categoria normale; a quello poi pervaso da maggiori istinti d' esploratore — ombra del grande Tartarin lasciata in rispettosa pace — si possono concedere punte anche sino ai pozzi di el Auenàt, ai monti formidabili del Tibesti per arrivare sino alla estrema zona di Tummo (pozzi di el Var) o al nodo carovaniero di Gat.

Il geologo dilettante trova formazioni variatissime a sua disposizione, a cominciare dal massiccio vulcanico del Gebèl - es - Soda (Montagna Nera), già conosciuto da Plinio, che lo chiamò « Mons Ater », stendentesi a sud-ovest di Socna; agli Harugi non lungi da Zella; alle Hammade, per non dire anche delle alture marmariche.

Gli incroci ed il frammischiamento delle varie razze suggeriscono poi interessanti considerazioni: arabi nomadi e non; berberi, arabo-berberi, cologhli o discendenti di militari turchi e donne locali, negri puri e d'incrocio, israeliti, cretesi, di tutto un po' colle varie suddivisioni non indifferenti in sottogruppi.

Per gli amatori della caccia grossa, in Libia mancano invero i leoni, ma a conforto dei cultori dell'arte venatoria v'è abbondanza di gazzelle, volpi, lepri, gatti selvatici, pernici, allodole, ecc. oltre a dei bei lucerto-

TRIPOLI - LA MOSCHEA DEI KARAMANLI, IN MEZZO ALL'ABITATO.

loni velocissimi, che mi sono piaciuti assai.

Come si vede, ve n'è per tutti i gusti, ed al turista non mancherebbero motivi di attrazione da aggiungersi a quelli normali del girare per le vie moderne di Tripoli e di Bengasi, ammirando costruzioni di ottimo stile coloniale o panorami marini seguendo incantevoli passeggiate.

Ma qual'è una delle più assillanti necessità dell'epoca moderna? Quella di far presto. Ed allora il mezzo aereo si fa avanti.

Il fortunato mortale che dispone di un robusto portafoglio può anche non curarsi gran che del durare di un viaggio: anzi, poichè la maggior parte dei suoi giorni viene dedicata allo svago, il procedere pian piano costituisce un'occupazione. Ma dal lato economico, la categoria di turisti che più conta è quella formata dalle persone di un certo ceto che, per agiate condizioni finanziarie e per sano desiderio di apprendere, amano passare alcuni periodi di riposo lontani dalle consuete cure, viaggiando in terre da loro non ancora viste e che presentino un certo interesse.

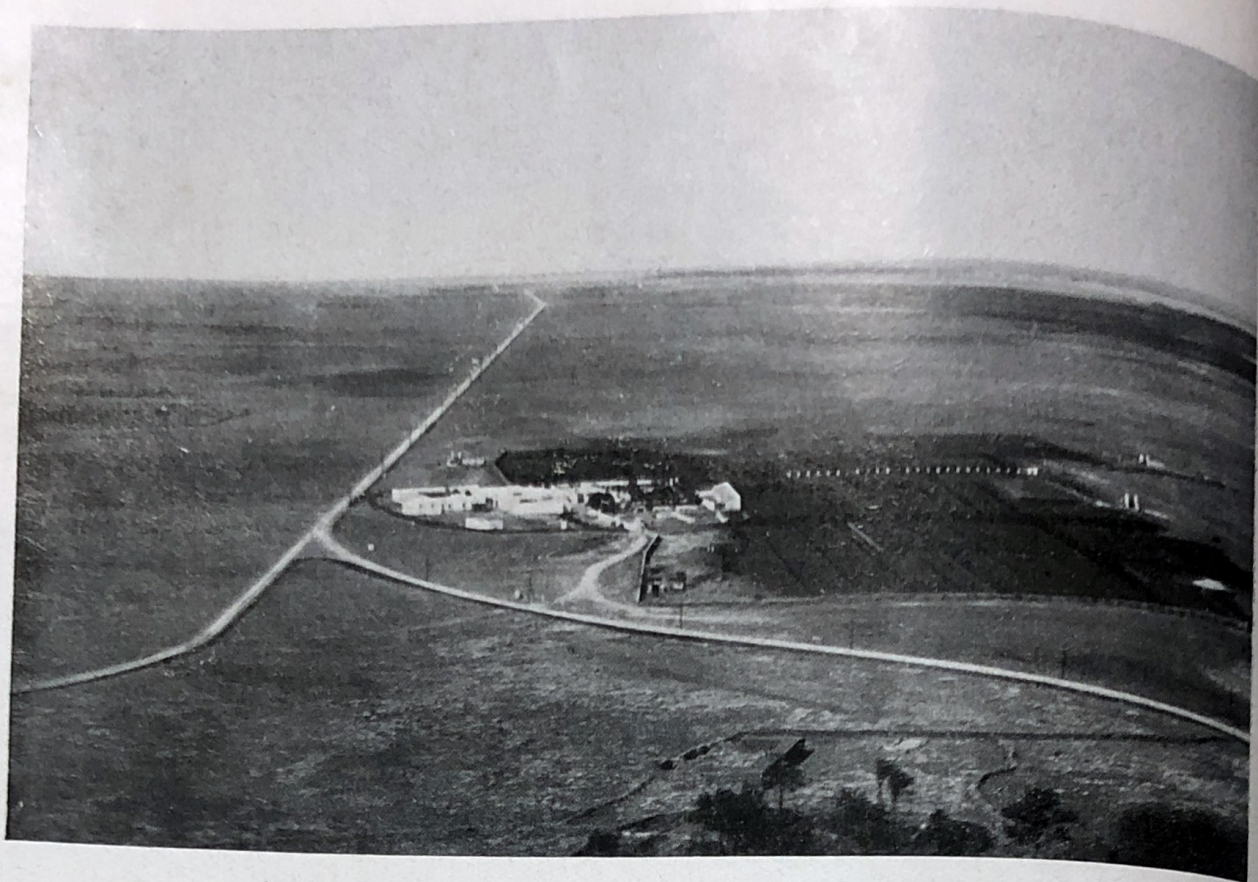
Da costoro, poi, solitamente si pretende assai meno, anche perchè non si desidera sortire da una determinata cifra di spese.

Ora, mentre in paesi europei l'esistenza di grandi e lussuosi alberghi, muniti di tutte le più minute comodità, è utile anche in località che a prima vista non ne sembrerebbero meritevoli, in terre come la Libia ciò non risulta affatto indispensabile, eccezion fatta per quei tre o quattro grossi centri già sin d'ora sulla via di un sicuro avvenire.

Nelle altre località basta disporre di alberghi decenti; anzi è bene non sciupare il color locale con costruzioni all'europea che, adatte al 50° parallelo, non lo sono più al 25°. Altrimenti si cade in quelle ibride misture al livello delle quali, ad esempio, è stata oggi ridotta dai Francesi la famosa Tombuctù.

Senza per altro dimenticare che il fattore finanziario non potrà mai permettere sontuosità in zone ove è solo richiesta l'utilità.

Una delle direttive oggi comuni ai due Governatorati di Tripoli e di Bengasi — questo in dipendenza di quello — si è appunto quella di dotare di un piccolo albergo tutte le località appena passabili o, quantomeno, di provvedere un decente pernottamento per chi è di passaggio.

Sinora il turista, specialmente se provve-

L'ORTO FRUTTETO DELLA COLONIA PENALE DI COEFIA, A 12 KM. DA BENGASI.

duto di qualche commendatizia del Governatorato, ha potuto sempre disporre dell'appoggio della mensa di presidio e dell'alloggio fornito dalle autorità militari residenti nei luoghi attraversati. Cosa bellissima questa, e che conferisce ad un viaggio verso l'interno un colore tutto locale ed un po' avventuroso, anche quando di pericolo non ne esiste alcuno, come è ormai oggidì.

Riassumendo in breve, gli ostacoli maggiori che si frappongono in Libia all'estendersi di un turismo, nel vero senso della parola, risultano costituiti dalle noie prodotte dal clima e dalle distanze da percorrersi, sia lungo la costa, sia verso le zone interne tendenti alle terre dei Tebbù ed al Lago Tchad, ormai famoso nelle varie discussioni italo-francesi.

SABRATHA - UN PARTICOLARE DELL'ANFITEATRO ROMANO.

Il clima è quello che è: non si può certo consigliare un viaggio di piacere a Murzuch ed a Cufra nei mesi estivi; ma, al contrario, nel periodo da ottobre a marzo la stagione si presenta come la più favorevole e adatta. Tutto dipende dal seguire quelle norme e precauzioni igieniche che

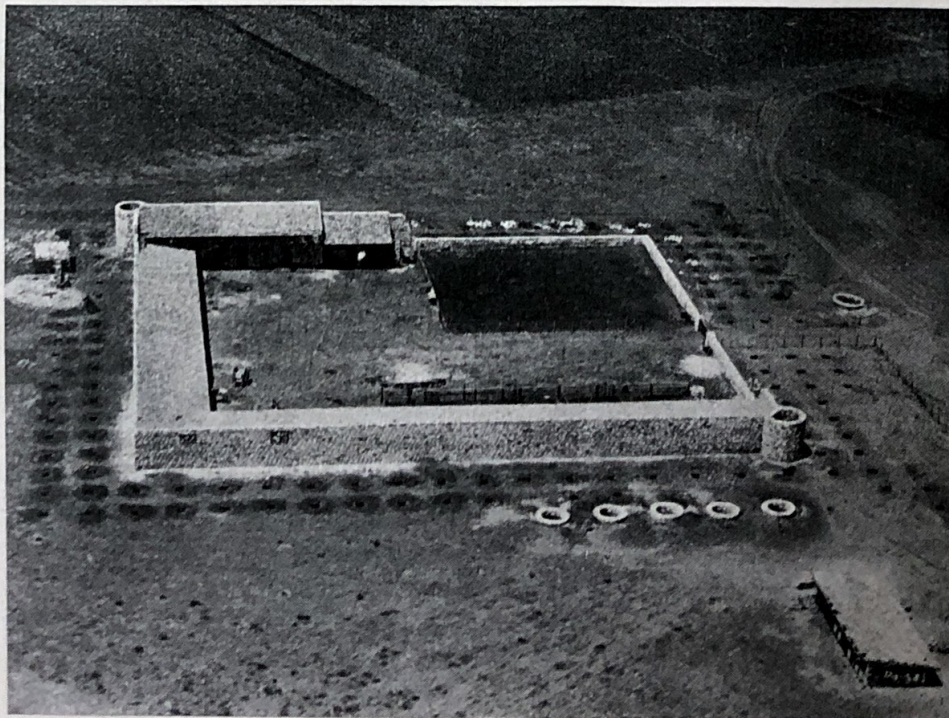
IN VOLO NELLA ZONA DI SEBHA ((TRIPOLITANIA): UN'INTERESSANTE VEDUTA SULL'OASI E SULLA CITTADINA.

si rivelano solitamente utili a chi, abituato ad un clima freddo o temperato, passi d'un tratto ad un clima caldo e torrido.

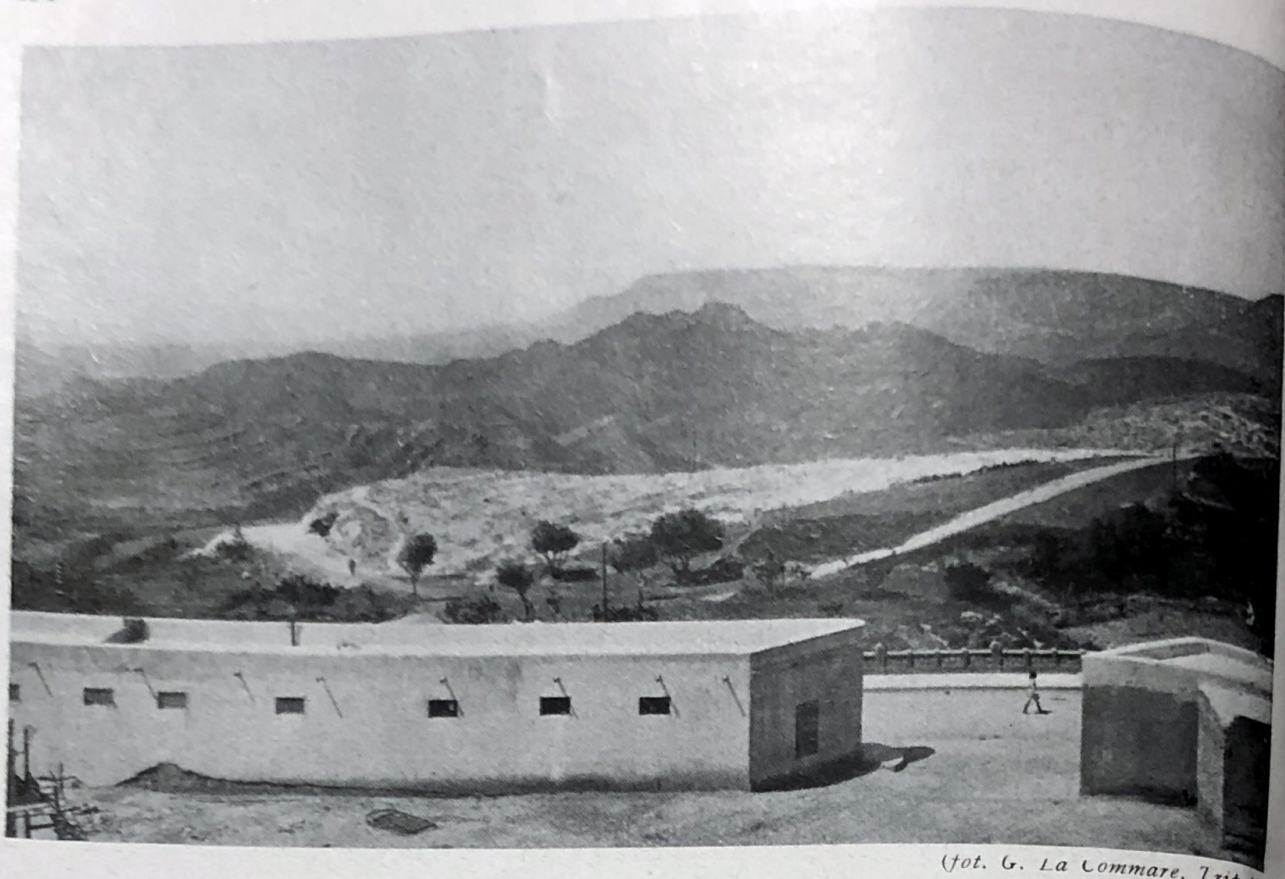
Distanze e mezzo aereo.

Più dure da superare risultano le distanze.

Mentre lungo le zone costiere ed in qualche tratto si registrano ottime strade asfaltate — la cui estensione è d'altronde in continuo aumento (1) — per il resto bisogna usufruire di strade sistemate in terra o di piste.

Mezzo di trasporto: alcuni brevi tratti ferroviari, come ad es. quelli Tripoli-Zuara e Tripoli-Gasr Garian e gli altri Bengasi-Soluch e Bengasi-Barce. All'infuori di questi, ed eccezion fatta per qualche autocorriera e per il dromedario — quest'ultimo per nulla consigliabile all'europeo — non rimane che l'automobile, o di proprietà personale o noleggiato sul posto volta per volta. Per parecchi percorsi si può ottenere inoltre l'autorizza-

LA FATTORIA CATILINI NEL TERRITORIO DI BENGASI (CIRENAICA)

(1) *N. d. R.* - A questo proposito pubblicheremo presto un diffuso e illustratissimo articolo, del più vivo interesse, scritto da un profondo conoscitore della materia.

(fot. G. La Commare, Tripoli)

UN TIPICO PAESAGGIO MONTUOSO DEL GARIAN.

zione a servirsi dei veicoli militari in servizio di rifornimento ai varii presidi staccati.

Senonchè non tutti i turisti possono sentirsi atti a sopportare certi strapazzi, ed allora per essi si viene imponendo una limitazione di itinerarî.

Ciò si risolve in un danno, poichè chi si reca in Libia non mi sembra opportuno si limiti a dare un'occhiata rapida a Tripoli o a Bengasi soltanto; non conviene a nessuno correre coi paraocchi mentre è assai utile, al contrario, un intelligente vagabondare osservando tutto; l'antico ed il moderno, l'importato e il locale. Specie gli stranieri sarà bene apprendano ciò che gli italiani hanno saputo oggi organizzare, non fosse altro che per non venir noi ritenuti figli degeneri degli antichi dominatori Romani.

COLTIVAZIONE DI TABACCO NEL GARIAN.

Una visita abbastanza completa della Libia, coi mezzi comuni posti a disposizione del turista, si rivelerebbe quindi piuttosto complessa, difficile, tanto sotto l' aspetto del costo quanto sotto quello del tempo.

Soltanto l'aeroplano può agevolmente sanare queste lacune.

GIARABUB - L'ABITATO A DESTRA ED A SINISTRA: LA RIDOTTA RECINTA DA RETICOLATO.

Possibilità di crociere aeree.

Per un periodo di disponibilità di dieci giorni, le agenzie di viaggi calcolano che il turista arrivato durante il primo giorno a Siracusa e ripartitone in piroscafo la sera stessa, giunga il terzo giorno a Tripoli, riesca a dare un'occhiata alla città ed all'oasi vicina, si spinga sino a Sabratha e fors'anco a Zuara, visiti Homs e Leptis Magna, Misurata e Tarhuna, facendo una punta sino a Gasr Garian, per essere poi il mattino del decimo giorno di nuovo a Siracusa.

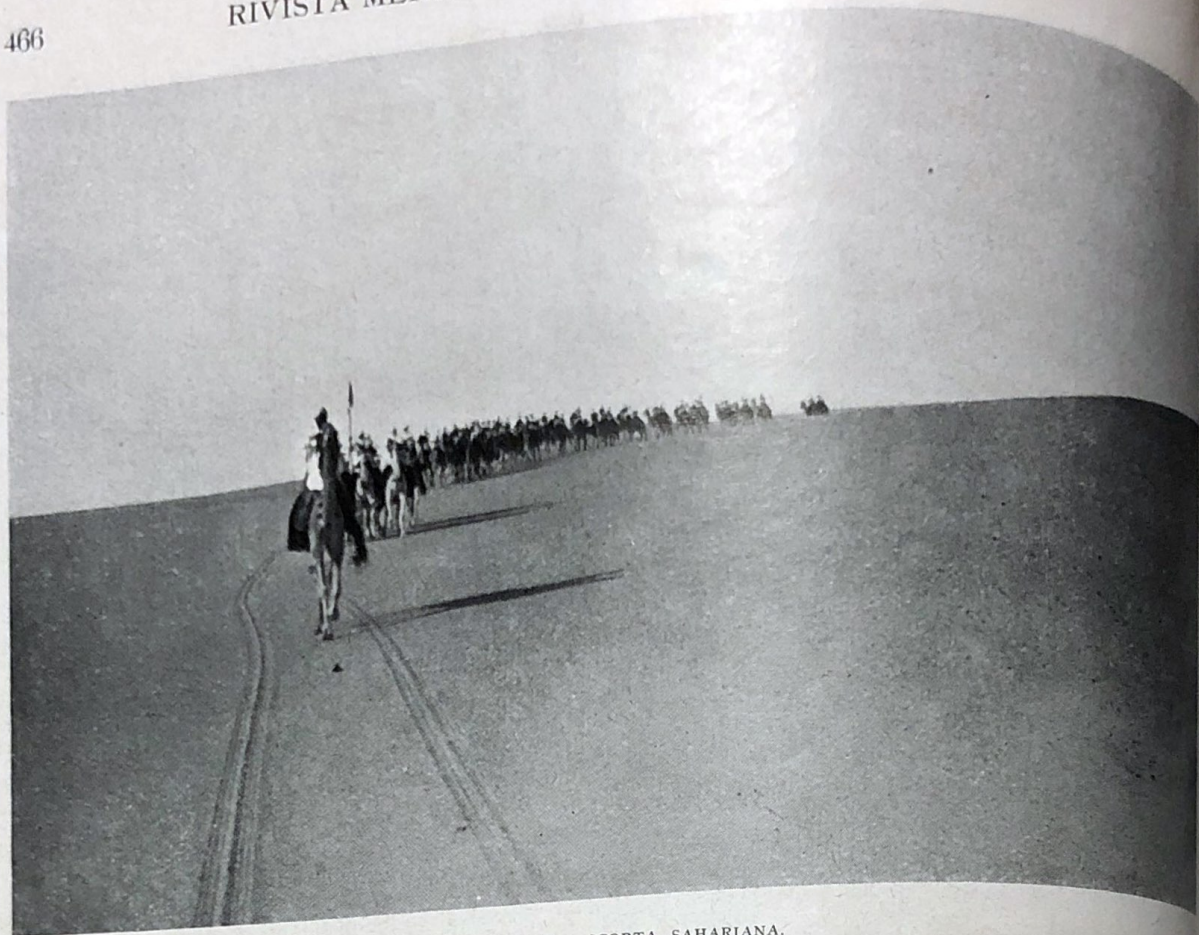
Programma abbastanza soddisfacente, ma ristretto in estensione se si consideri una carta geografica della Libia: senza contare poi che sovente si va a cadere in quelle famose gite-lampo nelle quali la ristrettezza del tempo è a tutto detrimento della profondità dell'osservazione e del conseguente reale accrescimento della vera cultura generale dell'individuo.

Al contrario, col mezzo aereo non si potrebbe ottenere un qualcosa di più completo? Non si potrebbero studiare degli itinerarii affascinanti, capaci insomma di creare attrattive nuove a chi, possedendo una certa somma da spendere in viaggi, non sa con precisione ove volgere il passo?

Credo che sì; un magnifico itinerario libico, da compiersi con mezzo aereo potrebbe essere ad esempio il seguente:

1° *giorno:*	Tripoli - Mizda - Gadàmes	km.	530
2°	» Gadàmes - Hon (Oasi el Giofra)	»	650
3°	» Hon-Oasi di Sebha-Murzuch	»	400
4°	» Murzuch - Bezma (Oasi Cufra)	»	820
5°	» Dedicato al giro nelle vicinanze, el Giof, ecc. .	»	300
6°	» Bzema-Giarabub . . .	»	580
7°	» Giarabub - Derna . . .	»	400
8°	» Derna-Cirene-Bengasi .	»	250
9°	» Bengasi - Homs (Leptis Magna)	»	845
10°	» Homs-Tripoli	»	105

In totale, poco meno di cinquemila chilometri; i tratti da Tobruch a Derna e Bengasi e da questa graziosa cittadina a Tripoli risultano già regolarmente gestiti dalla « Nord Africa Aviazione S. A. » che conta ormai più di un anno di traffico felice.

Rimarrebbero esclusi i giorni per recarsi dall'Italia a Tripoli e ripartirne; ma dispo-

MURZUCH - SCORTA SAHARIANA.

nendo di un paio di settimane si avrebbe modo di percorrere in volo ed a tappe comode tutta la parte più interessante della Libia.

D'altra parte, ove occorra, detto percorso può venire ridotto, dimezzandolo ad esempio e risalendo da Hon a Sirte, Lebda, Tripoli secondo un primo itinerario e destinando il tratto cirenaico ad un secondo.

Nessun impedimento dovrebbe poi esistere alla realizzazione di maggiori percorsi. Perchè non portare gli amatori di cose coloniali o di aviazione anche nell'estremo sud? Tutto sta a stabilire accordi di volta in volta.

Tripoli sarebbe da erigersi a base dei voli per i turisti provenienti dall'Italia, Francia, Tunisia e Paesi ad occidente, mentre che per il flusso dei viaggiatori in arrivo dall' Egitto e dal Mediterraneo Orientale, Bengasi funzionerebbe benissimo da centro raccoglitore e di smistamento.

A complemento del mezzo aereo non risulterebbe poi inopportuno impiegare l'automobile; vetture attrezzate per le strade sabbiose permetterebbero ai turisti,

CAPANNE D'INDIGENI DELL'INTERNO (FEZZAN).

UNA FANTASIA ARABA A MURZUK.

mediante onesta spesa, di dare un'occhiata anche ai dintorni delle località ove l'aeroplano abbia fissato i suoi scali.

La « Nord Africa Aviazione » più sopra citata, ha già compiuto, nello scorso anno, una opera veramente meravigliosa ed encomiabile, mantenendo le comunicazioni aeree tra Tripoli-Bengasi e Tobruch al massimo di regolarità.

Dalle statistiche rese note di recente, risulta, infatti, che nel primo anno di esercizio di dette aviolinee, il bilancio è stato assai confortante: su 280 viaggi previsti in orario per la Bengasi - Tripoli e viceversa, 275 vennero condotti regolarmente a termine, mentre cinque non poterono avere effettuazione in causa delle proibitive condizioni atmosferiche, o dell'allagamento temporaneo di campi d'atterraggio in seguito a piogge violentissime. Sulla Bengasi-Tobruch tutti i 46 viaggi previsti hanno avuto invece luogo.

In complesso vennero trasportati 2809 passeggeri e 10.139 chilogrammi di posta.

Personalmente ho percorso tale rotta e pos-

ATTENDAMENTI DI NOMADI.

IN VOLO SU UNA ZONA DUNOSA DEL DESERTO.

so assicurare che Direzione e personale della Società hanno dato tutto l'umanamente possibile. Uomini di poche parole: tenaci nel loro faticoso diuturno andare per i cieli sovente battuti dal vento della « ghibla », incuranti delle migliaia di chilometri che i bei trimotori divorano con regolare sicurezza.

Tripoli poi si trova collegata trisettimanalmente per via aerea col continente grazie alla linea Ostia-Malta Tripoli esercita dalla S. A. N. A. con idrovolanti.

A ciò bisogna inoltre aggiungere tutti gli allacciamenti con navi. La Società di Navigazione « Tirrenia » gestisce le seguenti linee:

(*Con la gentile autorizz. di S. A. R. Amedeo di Savoia-Aosta*)
FEZZAN TUILA - LE TOMBE DEI RE NEGRI.

linea 41, quattordicinale: Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli;

linea 45, settimanale: Tunisi - Malta - Tripoli;

linea 46, quattordicinale: Tunisi - Sfax-Gerba-Tripoli;

linea 47, quattordicinale: Tripoli-Homs-Zliten-Misurata-Sirte - Bengasi - Tolmetta-Apollonia - Derna-Tobruch;

linea 48, quattordicinale: Napoli-Palermo-Tripoli;

linea 70, quattordicinale: Genova-Livorno - Palermo - Tunisi-Tripoli-Bengasi-Derna-Alessandria.

(Con la gentile autorizzazione di S. A. R.)

FEZZAN - S. A. R. AMEDEO DI SAVOIA AOSTA PRESSO ALLA MONTAGNA DEL DIAVOLO (GEBEL GENIN).

Da ultimo l'armatore Tripcovich esercisce la linea mensile Trieste-Venezia-Fiume-Malta-Tripoli-Bengasi.

Ci si trova quindi dinnanzi ad un complesso di servizi per nulla trascurabile e suscettibile di miglioramento ulteriore il giorno che la linea aerea da Tripoli riescirà a spingersi sino a Tunisi, e, da Tobruch, ad allacciarsi con Alessandria d'Egitto. Nè questo dovrebbe poi essere tanto lontano.

Appoggiata in un primo tempo dallo stesso Governo Italiano, la « Nord Africa Aviazione » potrebbe assumersi anche quello che chiameremo il ramo servizi turistici per l'interno.

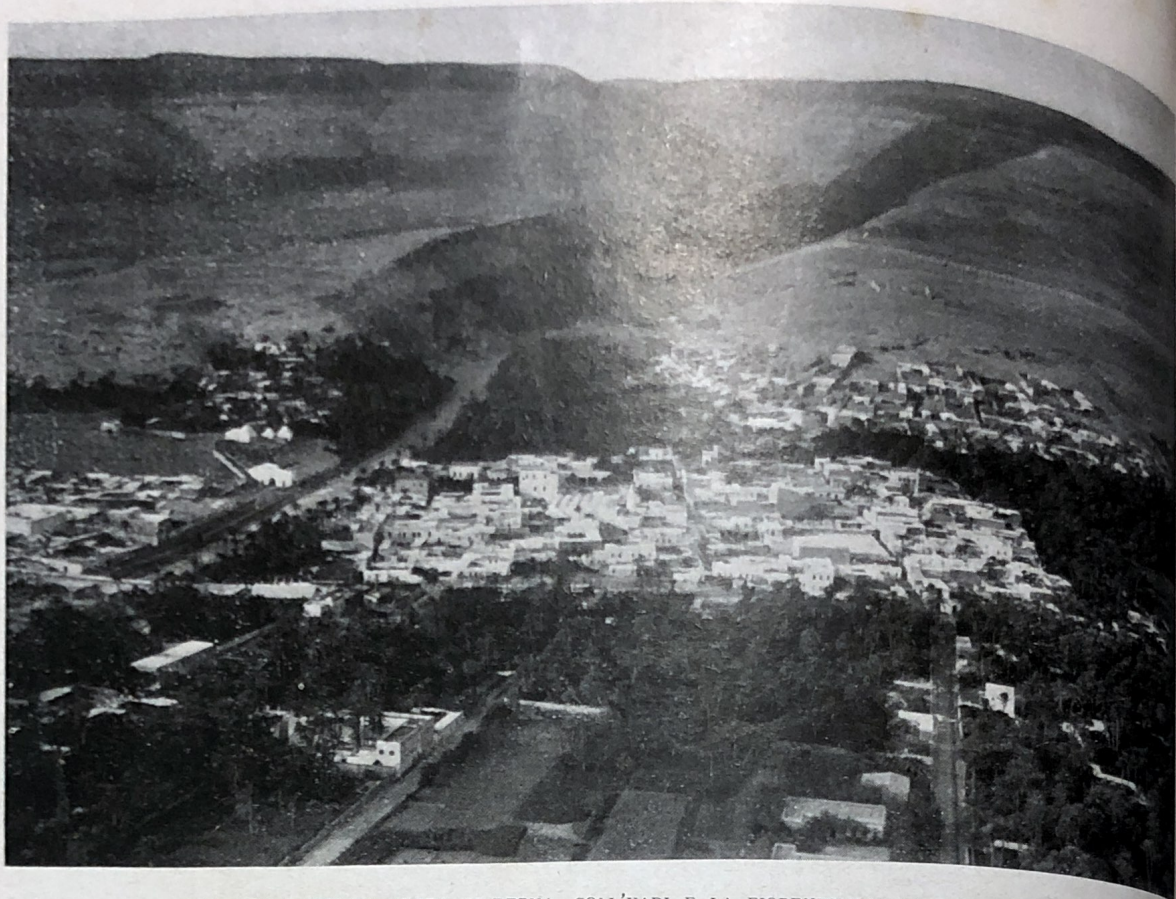
Stabiliti due o tre itinerari-base, si fisserebbe il prezzo « à forfait » con partenza da Siracusa o da Roma, a seconda che converrà meglio, e ritorno al punto primitivo.

Facendo eccezione per le città di Tripoli e Bengasi, ed anche Derna — ove esistono alberghi di diverso ordine e dove quindi il passeggero avrebbe facoltà di scegliere a suo beneplacito — una quota fissa per pernottamenti e pasti dovrebbe venire fissata nelle altre località di scalo, in modo che il turista all'atto della partenza possa sapere già quanto gli verrà a costare il suo viaggio. Il bilancio delle cosidette spese voluttuarie dipenderà poi dal viaggiatore stesso.... e dall'influenza delle attrattive locali.

Apparecchi da usare?

Credo che i trimotori Caproni « Ca 101 » capaci di 8 posti — anche aumentabili — in cabina e già da tempo collaudati da un felice uso in Libia, possano servire ottimamente allo scopo.

Dato inizio ad una organizzazione simile, dovrà fiorire per forza tutto quel piccolo commercio che gravita attorno al turista in visita a luoghi esotici: sarà tanto di guadagnato per la Colonia e per quei nostri connazionali che avranno avuto fede nell'avvenire dei territorii dell'interno.

Automaticamente verrebbe ad avvantaggiarsene anche il servizio postale che, d'altra parte, da qualche mese in Tripolitania si serve già degli apparecchi dell'Aviazione militare con partenze che per ora avvengono da Tripoli ogni lunedì per Bu-Ngem ed Hon,

UNA BELLA VEDUTA AEREA DI DERNA, COLL'UADI E LA FIORENTISSIMA ZONA BOSCOSA.

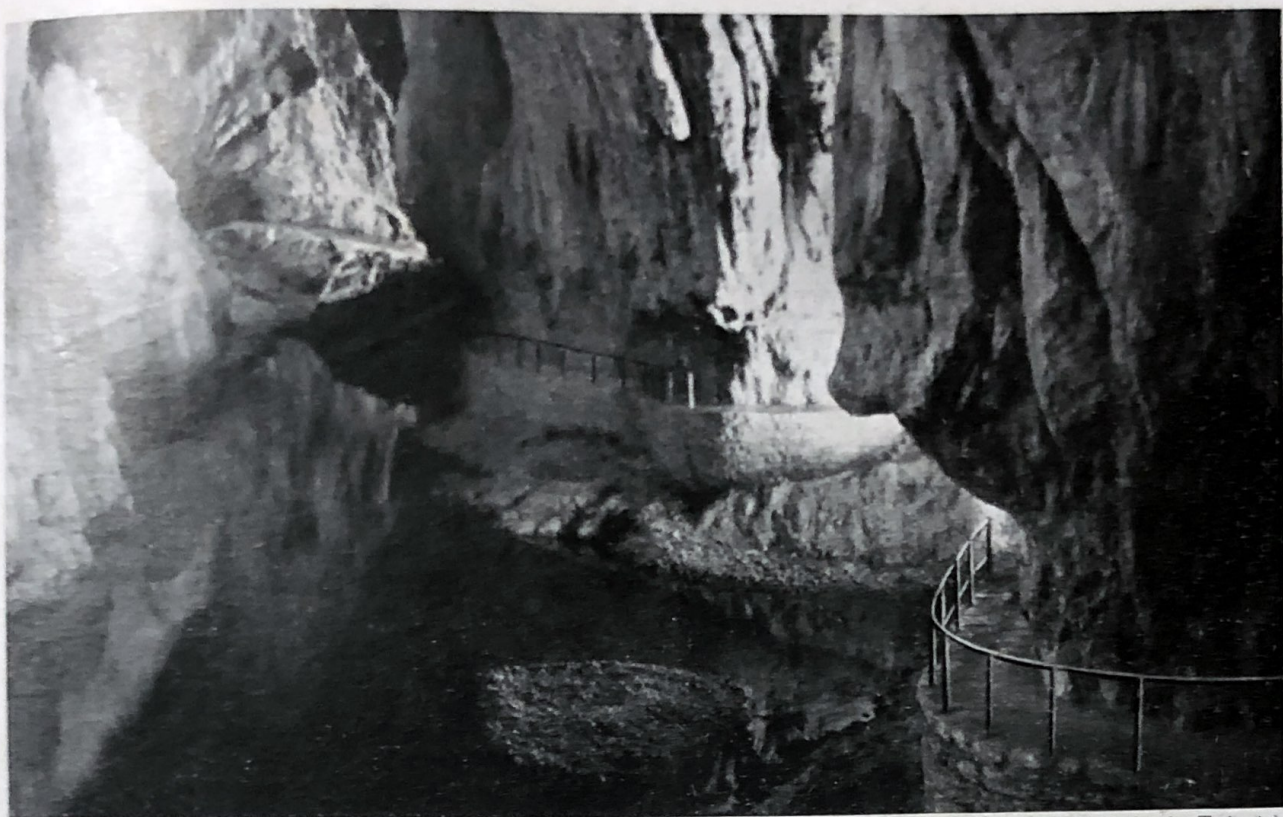
con ritorno per Sciuref, Gheriat, Mizda. Da Hon il servizio si dirama per Brak, Sebha e Murzuk, da dove ogni due settimane si prolunga per Ghat. Ogni mercoledì avviene la partenza da Sirte per Hon, con ritorno passante per Bu-Ngem, ed ogni lunedì si ha la partenza da Tripoli per Gadàmes, seguendo il percorso Nalut, Sinauen, Derg.

Quando i turisti, rientrando in Italia, si esalteranno nel racconto della loro visita alle maestose antichità che si vanno disseppellendo ogni giorno in Tripolitania e Cirenaica, o nella narrazione delle emozioni suscitate dai voli su terre che, pur note, sempre qualcosa di nuovo sanno rivelare, automaticamente verranno fatti proseliti. E con costante regolare progressione si andrà ingrossando il flusso di coloro che si sentiranno attratti verso l'interno: alla meravigliosa Oasi di Gadàmes ove si riunisce una strana comunità di genti, vicine e pur parecchio diverse; a Sebha dall'imponente castello che pare uscito dalle fantasie di una novella orientale e nelle cui vicinanze, verso Ubari, si hanno impressionanti successioni di tombe romane; alle impervie pendici dei monti del Tibesti, uno studio metodico dei quali potrebbe forse originare qualche sorpresa; alla placida Cufra; e poi, più a nord, verso le alture coltivate della Cirenaica, verso la verde Derna ricca di acque.

Che v'è di più bello nella vita che poter andare per terre e paesi, osservando cose e popolazioni nuove, elevando sempre più il livello della propria cultura e non fermandosi alle conoscenze ormai standardizzate, nelle menti comuni, dall'abitudine al cinematografo e ad una letteratura di maniera?

I popoli giovani hanno necessità di moto: il nostro è tale ed è bene sia spinto a conoscere, *de visu*, ciò che risulta più vicino a noi perchè nostro. Dopo potrà risultare utile anche l'osservazione di quanto esiste in casa d'altri.

Ecco perchè credo fermamente che in Libia debba aver vita fervida un turismo inteso nel vasto senso della parola, e più precisamente un turismo aereo in quanto più consono al bisogno di rapidità dei nostri giorni, alla concezione della vita moderna ed alle condizioni geografiche locali.

FRANCESCO LOCATI.

(fot. prof. A. Iviani, Trieste)

L'INIZIO DEL SENTIERO N. COZZI, NELLA GROTTA MICHELANGELO.

GRANDI LAVORI NELLE GROTTE DI S. CANZIANO

La "Strada del Littorio„.

Le grotte del Timavo di San Canziano ebbero più volte il posto d'onore nella rivista « Le Vie d'Italia ».

Ne era innamorato Luigi Vittorio Bertarelli, che aveva iniziato una serie di importanti e ardite esplorazioni e aveva tradotto il suo entusiasmo per questo meraviglioso mondo sotterraneo in una serie di memorie illustrative che sono nel ricordo di tutti i fedeli del Touring Club Italiano.

La passione degli abissi e delle cavità carsiche aveva trascinato Luigi Vittorio Bertarelli, ed egli aveva voluto aggiungere alla perfetta conoscenza del nostro Paese quella delle bellezze sotterranee del Carso, consacrato dal martirio e dalla gloria.

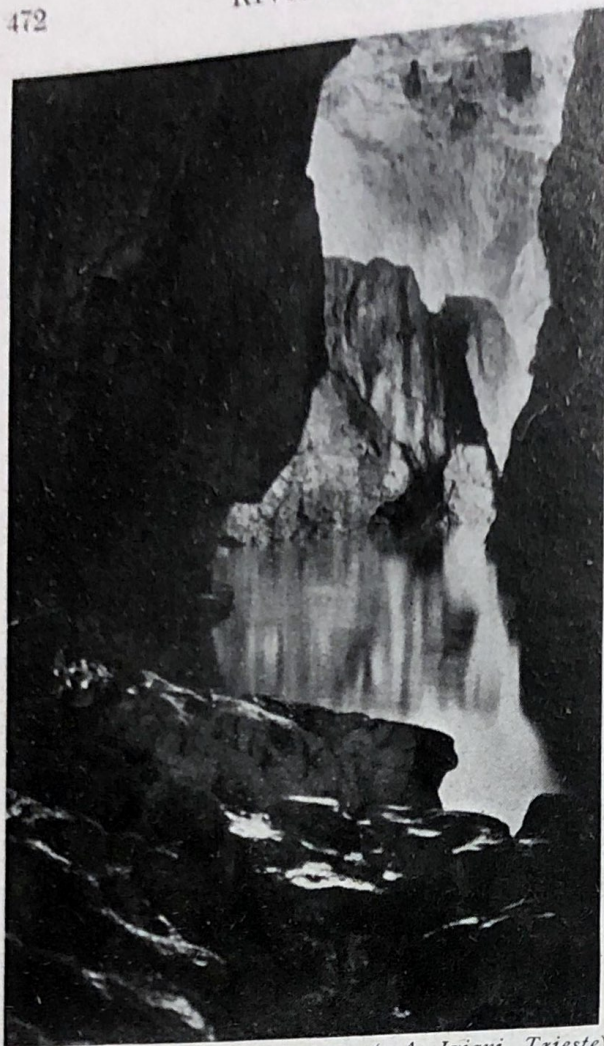
Questa rievocazione, nel momento in cui le grotte del Timavo stanno per presentarsi agli italiani e agli stranieri in una veste più bella, completa di comodi accessi, con apertura di nuove caverne finora non agevolmente percorribili, è un omaggio doveroso alla memoria di Luigi Vittorio Bertarelli, che ebbe sempre la certezza del loro fortunato avvenire turistico.

***

Un breve cenno di storia non sarà superfluo nè giungerà discaro al lettore.

Le Grotte del Timavo di San Canziano, prima della guerra erano di proprietà della cosidetta « Sezione del Litorale » dell'*Alpenverein* tedesco austriaco.

Questa Società, antagonista della Società Alpina delle Giulie nel campo nazionale, aveva iniziato e portato a compimento un programma per la valorizzazione delle Grotte.

La Società tedesca godeva il favore del Governo austriaco ed era fornita di mezzi

(*fot. prof. A. Iviani, Trieste*)

IL LAGO SOTTERRANEO NELLA GROTTA MICHELANGELO.

per buona parte derivanti da sovvenzioni statali.

Era stata sistemata una strada di accesso nella Grande Voragine, si erano costruiti alcuni sentieri interni, così da offrire al turista un quadro interessante delle caverne centrali.

Gli italiani, eccezion fatta di pochi appassionati, avevano disertato le grotte di San Canziano e quindi non le conoscevano.

A redenzione avvenuta, il possesso delle caverne carsiche avrebbe dovuto legittimamente passare dalle mani della Società alpinistica straniera all'Alpina delle Giulie.

Questo passaggio di proprietà non fu però così facile come a prima vista poteva sembrare. È del febbraio 1922 l'opuscolo compilato dal presidente della « Società Alpina delle Giulie » (Sezione di Trieste del Club Alpino Italiano), avv. Carlo Chersi « Liberiamo le nostre terre », con cui si getta l'allarme su eccessive tolleranze verso stranieri nella zona di confine. È del 17 ottobre 1922 un pubblico invito a tutti gli italiani a disertare le grotte di San Canziano, finchè non venga risolta politicamente e giuridicamente la questione delle grotte per parte del Governo; è della fine di ottobre l'occupazione vera e propria delle grotte per parte di nuclei di giovani speleologhi dell'*Alpina delle Giulie*, occupazione che iniziava la nuova vita italiana di questo importante complesso di cavità sotterranee del Carso.

L'entrata in possesso per parte dell'« Alpina delle Giulie » delle Grotte del Timavo, nel mese e nell'anno della Marcia su Roma, fu di lieto auspicio.

Si è detto che Luigi Vittorio Bertarelli aveva fatto suo lo studio del problema della valorizzazione delle Grotte del Timavo. La effettuazione di un piano di lavori atti ad accrescere l'importanza turistica delle grotte si sarebbe certamente svolta molto prima di oggi sotto la sua guida, se la morte non lo avesse rapito.

Nel 1924 il generale Italo Gariboldi, amico fervente dell'« Alpina delle Giulie » e di ogni sua opera concreta, interessava l'Istituto Geografico Militare per una livellazione esatta e per il ricavo della poligonale trigonometrica interna delle Caverne.

Riportati all'esterno i punti dell'estremità della Grotta del Silenzio, (il Gariboldi l'aveva così battezzata), veniva abbozzato per parte dell'Alpina delle Giulie un programma di lavori che, col favore del T. C. I. usciva alle stampe in un opuscolo nel 1928.

Erano sin da allora, a seguito dei rilievi topografici fatti dall'Istituto Geografico Militare, fissati alcuni capisaldi di detto programma: evitare la discesa e la risalita della Grande Voragine, faticosa quest'ultima per i turisti meno allenati; eliminare i ritorni su strade o sentieri (esterni o interni) già percorsi; aprire alla percorribilità e quindi all'ammirazione la « Grotta Michelangelo » e la « Grotta del Silenzio », che erano fuori del percorso consueto perchè collegate irrazionalmente ai sentieri della Grande Voragine e all'interno con le grotte attraversate dalla normale strada.

***

Questo programma-base si differenziava notevolmente da quanto era stato fatto o si era in procinto di fare per parte dei possessori di ante-guerra, e aveva l'impronta delle opere che gli italiani sanno progettare e com-

(*fot. prof. A. Iviani, Trieste*)

LA GRANDE VORAGINE VEDUTA DALLA VEDETTA IOLANDA. - IN BASSO SI APRE IL GRANDE PORTALE DELLA GROTTA MICHELANGELO; AL CENTRO IL VECCHIO SENTIERO DI ACCESSO ALLE GROTTE; IN ALTO, SUL DIAFRAMMA ROCCIOSO, IL VILLAGGIO DI SAN CANZIANO.

(fot. S. Culot)
IL SENTIERO PELLARINI NELLA VORAGINE PICCOLA.

piere con razionalità non disgiunta da audacia.

Aggiungasi che, oltre alla strada che rispondesse ai criteri qui detti, il programma contemplava e contempla l'illuminazione a luce elettrica delle caverne, la costruzione di un edificio ad uso ufficio e per il pubblico e l'eventuale messa in opera di un ascensore nella Grande Voragine.

Il programma di tutte queste opere si traduceva nella necessità di trovare una somma di 750.000 lire.

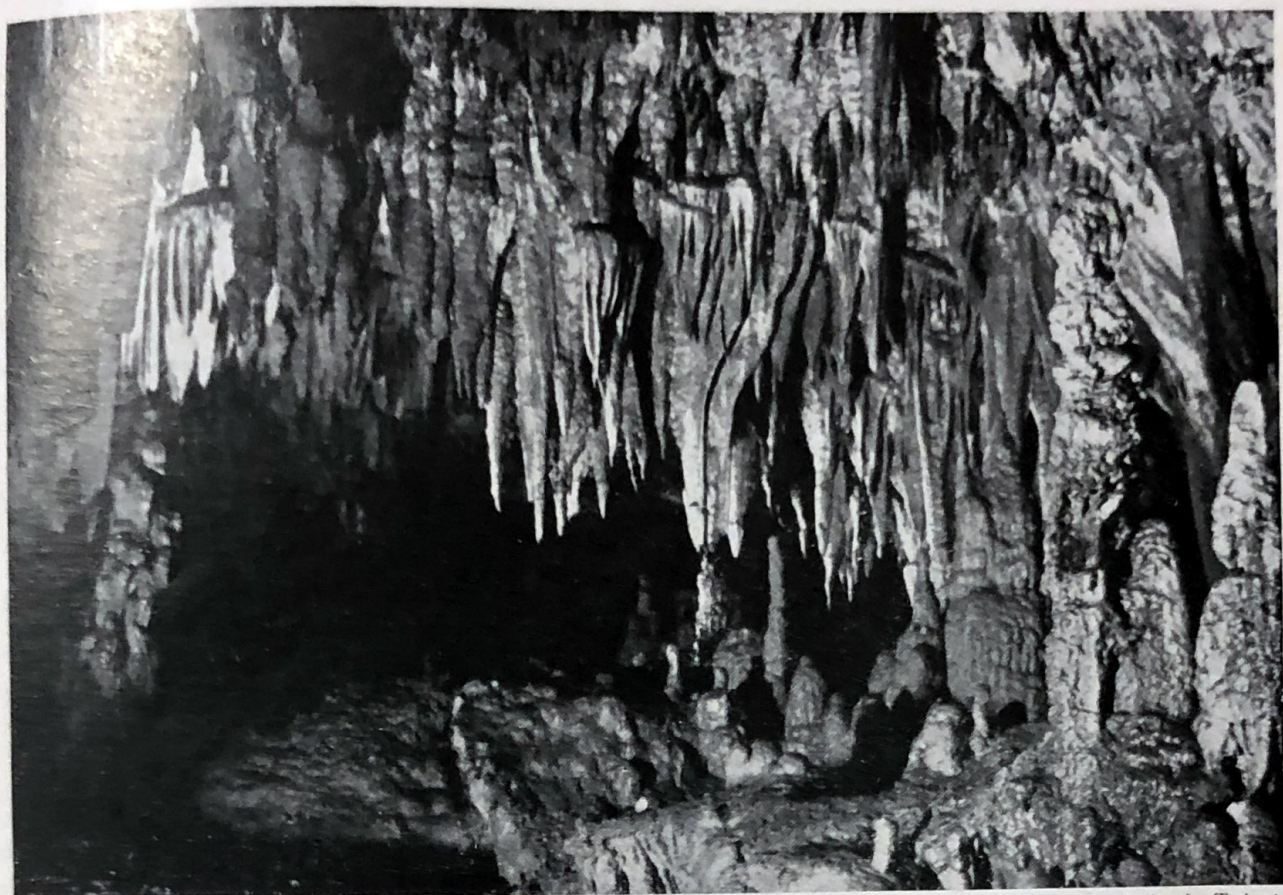
Rimandata la costruzione dell'edificio, quella dell'ascensore e — per breve tempo — quella dell'illuminazione elettrica, l'« Alpina delle Giulie » riflettè all'esecuzione degli altri lavori; il 28 ottobre 1931 veniva inaugurato il ponte di ferro Luigi Vittorio Bertarelli, di m. 12 di luce, che collega la Grotta Michelangelo con la Piccola Voragine. Era questo l'inizio dell'attuazione del programma predisposto; il 17 aprile 1932 S. A. R. il Duca d'Aosta visitava le Grotte del Timavo, interessandosi vivamente alle opere eseguite e a quelle in progetto; l'8 maggio 1932 S. E. Angelo Manaresi, presidente del Club Alpino Italiano, dopo una visita alle grotte, gettava, in accordo con gli esponenti del Touring Club Italiano, dell'Enit e degli Enti locali, le basi per la costituzione di un comitato per la valorizzazione delle Grotte del Timavo.

L'esempio della sottoscrizione dei contributi lo diede il Touring, cui seguirono con entusiastico accordo gli altri enti.

Il 25 luglio 1932 Angelo Manaresi presiedeva nella sala maggiore del Comune di Trieste un'importante riunione, cui dava solennità, oltrechè l'intervento dell'amato capo degli alpinisti italiani, anche la partecipazione di tutte le autorità della Provincia.

Il Podestà di Trieste, sen. Pitacco, salutando S. E. Manaresi, esprimeva il più vivo augurio per l'iniziativa e dava prova del favore del Comune di Trieste per la stessa, col cedere un terreno nella dolina ove sbocca la nuova galleria di uscita e con lo stanziare un importo per i lavori.

S. E. Angelo Manaresi, constatava che « valorizzare le bellezze di Trieste e del Car-

(fot. prof. A. Iviani, Trieste)
LA CASCATA NEL LAGO VIRGILIO DELLA GRANDE VORAGINE.

(*fot. prof. A. Iviani, Trieste*)

UN ASPETTO DELLA GROTTA DEL SILENZIO NELLE GROTTE DI SAN CANZIANO.

so è, per molti riguardi, un atto di riconoscimento dell' importanza che l'avvenire riserba alla città redenta, testa di ponte per il grande traffico, ma soprattutto centro di diffusione della civiltà italiana verso la Media Europa ». Per queste ragioni egli si diceva lieto di presiedere la seduta costitutiva del « Comitato per la valorizzazione delle Grotte del Timavo », il fiume virgiliano, che nel suo corso sotterraneo presenta orride bellezze degne di ispirare la mente ai grandi creatori d'opere d'arte. Il problema delle grotte è uno dei più vitali per Trieste e per la sua Provincia e la soluzione di esso è legata allo sviluppo turistico, al movimento dei forestieri non solo, ma al progresso della scienza. Valorizzare queste grotte diventa un dovere patriottico. Il possesso di esse ci fu conteso, e le società estere conoscono le lotte sostenute dall'Italia Fascista per questa ambita conquista. Ci sono oggi divenute sacre per la memoria di un grande esploratore nostro: Luigi Vittorio Bertarelli.

S. E. Manaresi rilevava infine l'importanza dell'Alpina delle Giulie, che fin dai primi anni diresse la sua metodica azione a valorizzare il carattere speleologico e turistico delle grotte, facendo per tal modo conoscere l' importanza dei fenomeni sotterranei del Carso, i più interessanti del genere che esistano, non solo in Italia, ma in Europa ».

La riunione si conchiudeva con la costituzione del Comitato per la valorizzazione delle Grotte del Timavo (1).

Il Comitato, nella stessa giornata, predisponeva un piano di opere, da eseguirsi entro la primavera del 1933, per una spesa totale di circa Lire 260.000, di cui parte per opera della Provincia di Trieste nell'importo di Lire 110.000, il resto in diretta economia. Per quest'ultimo l'Esecutivo riceveva il mandato per l'attuazione delle opere.

---

(1) Esso è così formato: S. E. Angelo Manaresi presidente; ing. Giuseppe Cobolli Gigli, per il T.C.I. vicepresidente; per la Provincia di Trieste il Vicepreside dott. Ettore Chersi; per il Comune di Trieste il Vicepodestà dott. Gian Giacomo Bellazzi, sostituito poi dal dott. Ottavia Gabetti; per il Comune di Divaccia il Podestà dott. Valerio Zanier; per il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa il Vicepresidente dott. Guido Segrè; per il Commissariato del Turismo ed Enit, Leo Mezzadri; per il Club Alpino Italiano il dott. Vittorio Frisinghelli; per la Società Movimento Forestieri il dott. Giorgio Manni; per la Società Alpina delle Giulie il presidente avv. Carlo Chersi, Eugenio Boegan, il prof. Antonio Iviani e Guerrino Redivo. L'Esecutivo risultava così formato: S. E. Angelo Manaresi, ing. Cobolli Gigli, E. Boegan, prof. Iviani e G. Redivo.

(*fot. prof. Monton*)

IL MAESTOSO PORTALE DELLA GROTTA MICHELANGELO, COL PONTE L. V. BERTARELLI.

La nuova strada del Littorio.

Si è lavorato con ritmo fascista, e l'11 giugno 1933 S. E. Angelo Manaresi, assolvendo agli impegni presi nella riunione del 25 luglio 1932, inaugurerà l'opera nuova fondamentale delle grotte del Timavo, che è la nuova via percorribile, lunga 3818 m., di cui 490 m. di sentiero pedonale esterno prima della Grotta Michelangelo e 978 m. di strada automobilistica nella Dolina dopo l' uscita della galleria testè aperta.

Il complesso di questo percorso viene chiamato: « Strada del Littorio ». L'inizio di essa è dopo l'ultima casa di San Canziano sulla rotabile ad oriente. Un sentiero per pedoni, largo 1 metro, costruito dalla Provincia di Trieste con una lunghezza complessiva di 490 m. scende lungo pareti in roccia, in parte mascherate da alti pini fino alla sponda sinistra del Timavo, che qui è incassato in una incisione alta oltre 80 metri.

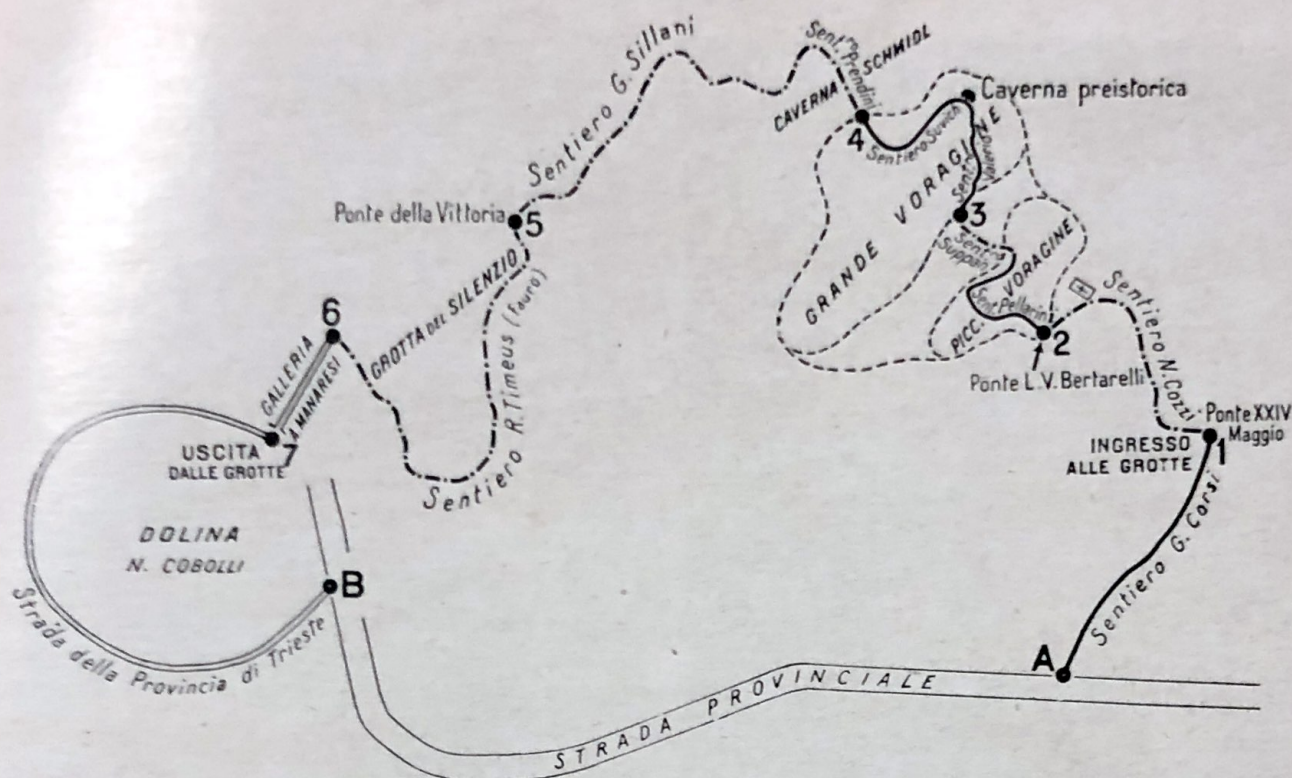
Il sentiero dedicato alla memoria del volontario triestino caduto, Guido Corsi, alpino, medaglia d'oro, ha dall'inizio sulla rotabile circa 70 metri di dislivello. Sono ricavate tre comode gradinate interrotte da ripiani con leggera pendenza. Il sentiero Guido Corsi attraversa una galleria di una decina di metri di lunghezza, e tre ponti, di cui due di minor luce, il terzo a cavallo del fiume, con una luce di 12 m. Tale ponte, costruito pure esso dalla Provincia di Trieste, si chiama « Ponte XXIV Maggio ». Ad altri gloriosi volontari Caduti sono dedicati sentieri del percorso interno della Strada del Littorio.

Varcato il Ponte XXIV Maggio, si giunge al Belvedere della Grotta Michelangelo.

La sistemazione della viabilità della Grotta Michelangelo venne ultimata il 28 ottobre 1932. Il nuovo sentiero che si intitola a Napoleone Cozzi, è stato ricavato con strenuo lavoro di mine e di mazza nella viva roccia della parete a strapiombo, che si è rudemente difesa fino all'ultimo dall'attacco dell'uomo. Un'ardita teoria di gradini discendenti dal Belvedere lo completano.

Per la costruzione del sentiero Napoleone

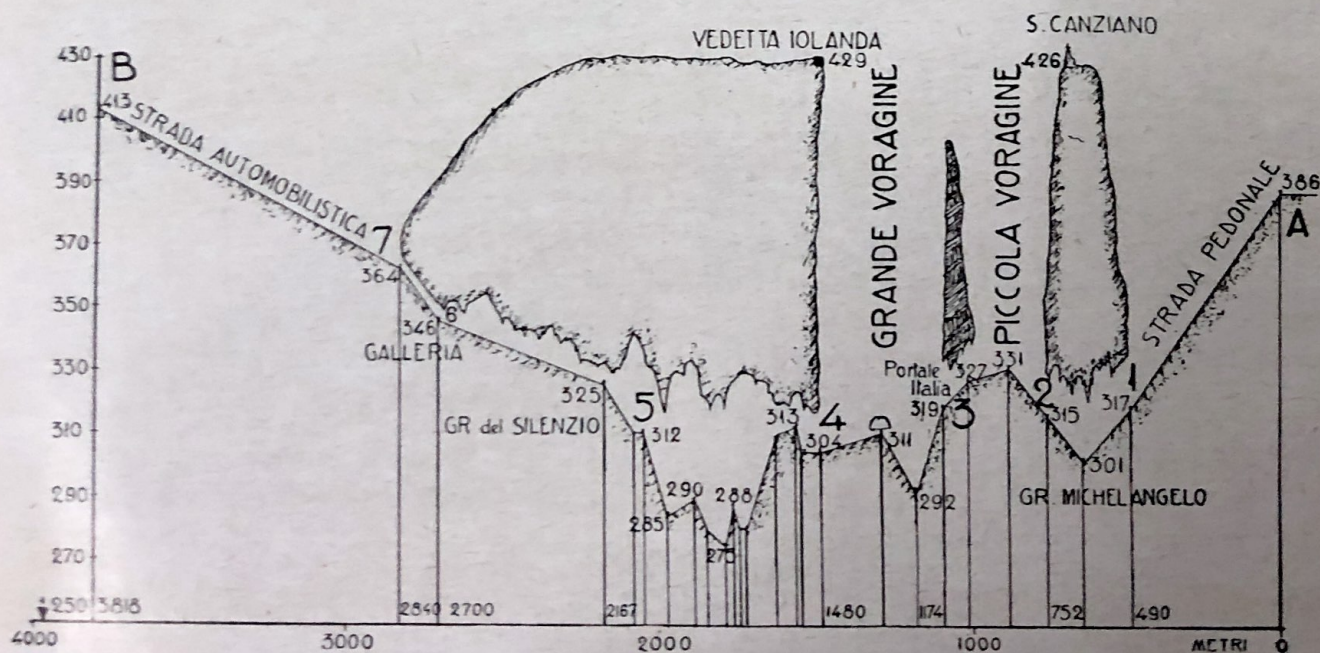
(*fot. prof. A. Iviani, Trieste*)

IL PONTE LUIGI VITTORIO BERTARELLI, ALL'USCITA DALLA GROTTA MICHELANGELO.

PIANTA DELLA « STRADA DEL LITTORIO » NELLE GROTTE DI SAN CANZIANO.

Cozzi, lungo 362 m. furono necessarie 2600 giornate lavorative, 600 quintali di cemento, dieci tonnellate di ferro e 250 kg. di dinamite; le mine fatte brillare furono oltre 3000.

La Grotta Michelangelo, che rappresenta del nuovo percorso l'anticamera delle grotte del Timavo e che per il gioco di luci e ombre, per la vastità delle sue volte e per la bellezza del corso del Timavo allargantesi in un tranquillo laghetto sotterraneo è veramente di una bellezza suggestiva, ha uno sviluppo longitudinale di oltre 300 metri.

Allo sbocco trovasi il ponte Luigi Vittorio Bertarelli, che congiunge la Caverna Michelangelo alla parte orientale della Piccola Voragine.

Il visitatore ritorna così alla luce (che in verità anche nella grotta non era del tutto assente) e percorre l'intera Piccola Voragine lungo il sentiero Luigi Pellarini; da questa passa nella Grande Voragine attraverso

PROFILO DELLA « STRADA DEL LITTORIO » NELLE GROTTE DI SAN CANZIANO.

DRAPPEGGI CALCAREI NELLA GROTTA DEL SILENZIO.

una breve cavernetta a fianco del maestoso Portale Italia.

Il sentiero, intitolato a Ferruccio Suppan, scende a raggiungere la grande cascata che si riversa nel Lago di Virgilio fino al Ponte Tommasini, donde si percorre il Forame dei Gorghi, si tocca la Vedetta Paolina e — attraverso un breve cunicolo — si ritorna alla luce nella Grande Voragine.

Il sentiero, qui chiamato Silio Valerio, raggiunge l'entrata della Caverna Preistorica, donde il visitatore per il sentiero Claudio Suvich arriva alla Caverna Schmidl colla sua ampia bocca, inizio del percorso principale sotterraneo lungo il fiume.

La strada del Littorio prosegue per il sentiero Prendini, raggiunge la caratteristica Grotta delle Fontane, meraviglia cristallina di queste grotte, e continua con il sentiero Giuseppe Sillani, cui è dedicata una lapide commemorativa. Questo sentiero, attraverso le grandi caverne delle Malebolge e Federico Müller, giunge al Canale Hanke.

Il nuovo ponte a circa 70 m. dal fiume, che oltrepassa il Timavo sotterraneo, ed è chiamato «Ponte della Vittoria», (con luce di 13 m.) porta il visitatore nuovamente sulla sponda sinistra all'inizio della Grotta del Silenzio (così chiamata perchè in essa non si avverte più il rumore del corso sotterraneo); il nuovo sentiero in questa è dedicato a Ruggero Timeus (Fauro). La grotta, lunga 600 metri, quasi pianeggiante, è adorna di ricche formazioni cristalline. Imponenti, alte stalammiti si innalzano dal suolo, e le pareti e le volte sono coperte da mille stalattiti le più svariate. Alla fine della cavità vi è la caverna detta del Paradiso, ove le formazioni cristalline e i bacini d'acqua costituiscono una fra le migliori bellezze di questo mondo sotterraneo.

Da qui si entra nella nuova galleria denominata Angelo Manaresi, scavata artificialmente nella roccia, lunga 140 m., e che sbocca nella Dolina della Volpe, intitolata a Nicolò Cobolli (1).

Il viaggio sotterraneo è così compiuto con impiego di non più di un'ora e mezzo, mentre prima — pur con omissione della visita delle Grotte Michelangelo e del Silenzio — erano necessarie almeno due ore e mezzo, con aggiuntavi la fatica della risalita della Grande Voragine avente un dislivello di 160 metri.

La Dolina ove sbocca la galleria ha i fianchi con dolce pendio, a forma tronco conica, con il diametro superiore di 600 m. circa, profondità di 62 metri. Lungo le sue pendici è stata costruita, per opera della Provincia di Trieste, una rotabile di 3 metri di larghezza, con alcune piazzuole di scambio per i veicoli. Tale strada, della lunghezza di un chilometro circa, si sviluppa, a guisa di spira circolare, a mezza costa sui fianchi della ubertosa dolina. Dal piazzale di arrivo, che sta alla quota 364 m., la strada, dapprima con livelletta orizzontale, poscia con un massimo di pendenza del 7 %, raggiunge la strada provinciale a quota 414 m.

Riprendendo l'esame complessivo del profilo longitudinale della nuova « Strada del Littorio », escludendo la pedonale d'imbocco dal punto A al Ponte XXIV Maggio, e la rotabile dal punto 7 al punto B, (vedi fig. a pag. 477), i dislivelli appaiono di piccola importanza e facilmente superabili, con un sen-

---

(1) *N. d. R.* - Nicolò Cobolli, chiarissimo patriota triestino, illustratore delle Alpi Giulie, oltre che del Carso, attivissimo Capo Console del T.C.I. per Trieste, ben meritava di essere ricordato assieme a tutti gli altri valorosi che avevano dato opere e vita per la liberazione e la conoscenza delle loro terre.

LA DOLINA, DEDICATA AL NOME DI NICOLÒ COBOLLI, COL TRACCIATO DELLA NUOVA ROTABILE COSTRUITA DALL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI TRIESTE.

tiero comodo, riparato da ringhiera con passamani di ferro.

Per la statistica riportiamo i seguenti dati riassuntivi del suo percorso entro le grotte dal punto 1 al punto 7: percorso in caverna 1622 m.; percorso all'esterno nella Piccola e Grande Voragine 728 m.; quindi complessivi m. 2350.

Se si pensa che all'uscita dalla galleria nella Dolina Nicolò Cobolli, il turista ha la comodità dell'automezzo che lo porta alla rotabile provinciale, appare chiaramente l'utilità della nuova razionale sistemazione.

***

Con la ultimazione della « Strada del Littorio », che verrà aperta al pubblico l'11 giugno 1933, il lavoro principale del Comitato per la valorizzazione, guidato da Angelo Manaresi, è ultimato.

Occorreranno per la sistemazione totale delle Grotte altri lavori, che verranno compiuti successivamente. Il bilancio delle opere finora eseguite è nella nuova strada.

La suggestiva bellezza delle Grotte del Timavo non può essere illustrata in un articolo: nè questo è il nostro compito, anche perchè esso è stato egregiamente assolto da L. Vittorio Bertarelli in due magistrali articoli, comparsi in questa medesima Rivista (1).

Gli italiani hanno imparato, stimolati anche in questo dal Regime, a muoversi e a constatare da sè quello che l'Italia Fascista ha saputo compiere in un decennio di ordinato lavoro, guidata da un saggio Capo.

Noi ripetiamo loro soltanto l'invito a visitare questo grande fenomeno sotterraneo del Carso triestino.

Essi riceveranno dalla visita molte straordinarie impressioni. Ma noi ci auguriamo che essi ne riportino anche una fondamentale: che la nuova « Strada del Littorio » delle Grotte del Timavo è veramente degna del suo nome.

GIUSEPPE COBOLLI GIGLI.

(1) L. V. Bertarelli, *Il mistero del Lago Morto di San Canziano*, (nei fascicoli di gennaio e febbraio dell'annata 1924).

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

L'Italia turistica all'Esposizione Internazionale di Chicago.

L'Italia partecipa ufficialmente all'Esposizione Internazionale di Chicago con una ricca collezione di strumenti scientifici dovuti al genio italiano, che figurerà nel Palazzo delle Scienze, e con l'erezione di un apposito Padiglione Italiano, in cui troveranno posto una mostra turistica, una mostra delle bonifiche e singole mostre artigiane.

Alla mostra turistica, che viene curata dall'ENIT, è riservato il grande salone centrale, che servirà anche per i ricevimenti e le cerimonie ufficiali, per la riunioni, le conferenze, le proiezioni cinematografiche. Nella parte di fondo del salone, a forma d'abside, una grande vetrata, ricoperta di diapositive su pellicola porcellanata, di grande formato, offrirà una visione panoramica della Roma di Mussolini. Le pareti laterali, allargandosi nella parte inferiore, daranno luogo a due ambulacri, che saranno decorati da una numerosa serie di foto-montaggi, illustranti le varie zone turistiche, le stazioni di cura, soggiorno e turismo, le città d'arte, le nuove sistemazioni urbanistiche ecc. Nella parte superiore le pareti saranno ricoperte da pannelli decorativi illustranti le varie attività turistiche, i mezzi di comunicazione, le strade, le ferrovie, i trasporti marittimi e aerei, con grafici e diagrammi del movimento turistico, del traffico passeggeri, dello sviluppo alberghiero, ecc.

L'arredamento della sala verrà completato da altri gruppi di diapositive luminose, da oggetti d'arte e scelti prodotti dalle piccole industrie artistiche, sistemati in vetrine di cristallo, da modelli di piroscafi, di aeroplani e di idroplani, da mobili artistici moderni.

Come si è già accennato, nel Padiglione troveranno posto anche alcune mostre di espositori privati. Naturalmente tale forma di partecipazione è riservata agli espositori nazionali, anche se eventualmente residenti in America. Avranno la preferenza le mostre relative alle più caratteristiche industrie regionali.

Durante il periodo dell'esposizione funzionerà nella sala del turismo un servizio di informazioni turistiche, affidato all'apposito personale dell'ENIT.

In occasione della Mostra turistica di Chicago l'ENIT diffonderà, assieme ad altre pubblicazioni anche, in fortissima tiratura, un opuscolo intitolato « Dieci anni di progresso in Italia ».

Per la "Camera del Forestiero„ in Sardegna.

Nel nono anniversario della morte del compianto funzionario Stefano Pietri, l'ENIT in accordo con la famiglia Pietri, comunica di aver prorogato il termine per poter partecipare al IV Concorso per la istituzione della « Camera del Forestiero in Sardegna » al 31 dicembre c. a.

Le modalità stabilite dal bando del concorso pubblicato il 6 aprile 1932 restano invariate; le date solo subiranno uno spostamento, così che le domande possono essere presentate alla Direzione Generale dell'ENIT Via Marghera 2 - Roma, fino a tutto il corrente anno.

Coloro che presentarono domanda nei termini fissati dal suddetto bando di concorso non solo rimarranno in gara coi nuovi concorrenti, ma a parità di merito avranno la preferenza. A ciascuno di essi inoltre la famiglia Pietri ha deciso di assegnare un modesto compenso per premiare la maggiore diligenza.

Nuove pubblicazioni.

Gli alberghi in Italia 1933. - Pubblicazione Ufficiale edita in collaborazione con la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, contenente i prezzi degli esercizi alberghieri per il corrente anno in base alle disposizioni contenute nella legge 16 maggio 1932, N. 557.

Italia vista dal cielo. - (Dépliant) edizioni francese, inglese e tedesca.

Via dell'Impero. - (Dépliant) edizioni francese, inglese, tedesca, spagnuola e italiana.

Guidina di Napoli. - Edizioni francese e inglese.

Guidina di Milano. - Edizioni francese, tedesca e inglese.

Perugia e l'Università Italiana per stranieri. - (In collaborazione con la Pro Umbria).

Le Basiliche patriarcali di Roma. - Edizioni italiana, francese, tedesca e inglese.

Ferrara. - Edizioni italiana e inglese.

Trieste. - Edizioni francese, tedesca, inglese e spagnuola.

Capri. - Edizione inglese.

Chateaubriand. - Edizione francese.

Ai « Nuovi Sposi ». - (Dépliant) edizioni francese, inglese, tedesca, cecoslovacca, ungherese.

Stazioni di cura. - Edizione francese.

Roma Mussoliniana. - Edizioni francese, inglese, tedesca.

Golfo di Napoli. - (Ristampa) edizioni francese, inglese, tedesca, polacca e olandese.

Vita musicale in Italia. - Edizioni francese, inglese e tedesca.

Triennale di Milano. - Edizioni italiana, francese, tedesca, inglese e spagnuola.

Cartello di Taormina.

La « GUIDA D'ITALIA » del T. C. I.

L'Italia, la sua storia, le sue bellezze naturali e artistiche, le sue attuali realizzazioni sono all'ordine del giorno in tutto il mondo. Centinaia di migliaia di turisti vi convengono da ogni Paese. Tutti volgono gli occhi alla Maestra di Civiltà, desiderosi di visitarla.

È quindi doppiamente doveroso per gli Italiani tutti di conoscere la loro gloriosa Patria. Per facilitare e diffondere questa conoscenza il Touring ha creato la sua GUIDA D'ITALIA, la più completa e omogenea descrizione dell'Italia nelle sue caratteristiche fisiche, nelle sue gloriose memorie, nelle sue bellezze naturali, nei suoi tesori d'arte, nelle sue risorse economiche, nel suo fervore di rinnovamento.

La notissima serie viene rinnovandosi con sempre nuove edizioni, che sono rifacimenti pressochè completi, tenendo conto delle trasformazioni rapidissime e imponenti verificatesi in ogni regione italiana. I volumi « Piemonte » e « Lombardia » sono alla 5ª edizione; « Venezia Tridentina » e « Veneto » alla 3ª; « Roma e dintorni », « Firenze, Siena, Perugia, Assisi », « Napoli e dintorni », « Sicilia », « Sardegna », alla 2ª. Altri volumi sono in lavoro.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***LOMBARDIA** (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENETO** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (1. vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
LIGURIA, TOSCANA A NORD DELL'ARNO, EMILIA (2 vol. - ediz. 1924)	» 20 —	» 23 —	» 26 —
Ciascun volume separatamente	» 10 —	» 12 —	» 13,50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* IV volume (*Roma e dintorni* - ediz. 1931)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (*Napoli e dintorni* - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (1 vol. - ediz. 1928)	» 15 —	» 16,50	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 16,50	» 18,50
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) – Lombardia (1 vol.) – Veneto (1 vol.) – Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) – II e IV vol. della Guida dell'Italia Centrale (2 vol.) – Napoli e dintorni (1 vol.) – Sicilia e Isole Minori (1 vol.) – Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede **L. 140 —**; Italia e Colonie **L. 146 —**; Estero **L. 165 —**.

I 4 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede **L. 50 —**; Italia e Colonie **L. 53 —**; Estero **L. 61 —**.

I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede **L. 40 —**; Italia e Colonie **L. 43 —**; Estero **L. 50 —**.

LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede **L. 220 —**; Italia e Colonie **L. 228 —**; Estero **L. 220 —**, *oltre alle spese postali.*

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T. C.I; *per i non Soci essi sono aumentati del 100 %*. Chiedere le condizioni per **l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

PER LE VOSTRE VACANZE, al mare o al monte,

PER LE VOSTRE GITE, in auto, in moto, in bicicletta o a piedi, in terra e in mare,

il Touring Vi offre con le sue carte e le sue guide una documentazione preziosa, il corredo indispensabile per lo studio, l'organizzazione e la migliore riuscita d'ogni viaggio, gita o escursione.

Per gli automobilisti frettolosi ecco la *Carta automobilistica al 650.000* in 2 fogli e quella *al 300.000* in 10 fogli; pel turista e l'automobilista, che non si accontentano di trascorrere velocemente da regione a regione, la *Carta d'Italia al 250.000* in 62 fogli che costituisce la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia. L'*Indice* di questa carta è il più vasto repertorio di nomi geografici esistente sull'Italia (115.000 voci e 90.000 altimetrie). Solo pochissimi fogli sono ancora della prima edizione. Nella maggior parte hanno subìto un profondo lavoro di revisione e talora di reincisione. Le nuove edizioni si succedono rapidamente e il rinnovamento completo della carta è ormai prossimo. Si veda in proposito il quadro d'unione a pag. *115* del fascicolo di aprile di questa Rivista.

Per l'escursionista e l'alpinista il Touring ha preparato infine la magnifica serie dei fogli della *Carta delle zone turistiche al 50.000*, che si arricchirà entro l'estate prossima di nuovi fogli per le regioni dell'Ortles-Cevedale, Adamello, Presanella, Gruppo di Brenta, Monte Bianco, Gran Sasso d'Italia.

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 in 2 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – per ciascun foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10,50
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – per un foglio	» 14 —	» 16 —	» 18,50

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 300.000 in 10 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO – Raccolta completa	L. 54 —	L. 60 —	L. 70 —
Idem Fogli N. 1-3-4-6-8 – ognuno	» 7 —	» 8 —	» 10,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 4 —	» 5 —	» 7 —
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA – Racc. completa	» 120 —	» 128 —	» 120 (1)
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 – ognuno	» 14 —	» 16 —	» 18,50
Idem Fogli N. 7-9-10 – ognuno	» 10 —	» 12 —	» 14,50

(1) *Oltre le spese postali.*

CARTA D'ITALIA AL 250.000 in 62 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta	» 5 —	» 8,50	» 12 —

CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine (1 : 50.000)	L. 4 —	L. 5,50	L. 6,50
Palermo, la Conca d'Oro e dintorni (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Il Cervino e il Monte Rosa (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
La Riviera di Levante da Genova a Sestri (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio, Sassolungo e Sella (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Bolzano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Merano e dintorni (1:50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia) (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri) (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
San Martino di Castrozza e le zone adiacenti (1 : 50.000)	» 8 —	» 9,50	» 10,50
La Riviera di Sanremo, Ospedaletti, Bordighera (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
ROMA E DINTORNI al 200.000 con pianta schematica al 20.000 degli attraversamenti di Roma	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Gruppo delle Grigne (1 : 20.000)	» 10 —	» 11,50	» 12,50

EXOTIS
SAUZE
FRÈRES
PARIS

VITA DEL TOURING

UMBERTO BALESTRERI

E' con vivo cordoglio che il Touring segna la tragica ed immatura perdita dell'Avv. Umberto Balestreri, avvenuta per un agguato della montagna ch'Egli aveva tanto amata. Durante un'ascensione al Pizzo Palù nel Gruppo del Bernina, per l'improvviso cedere di un ponte nevoso sopra un profondissimo, insospettabile crepaccio della Vedretta di Morterasc, lo sventurato, quanto valoroso alpinista precipitava nell'abisso, perdendovi la vita.

Il compianto della famiglia alpinistica, in seno alla quale il Balestreri contava innumeri e ferventi amicizie, il lutto delle Truppe alpine, di cui Egli era stato valoroso, decorato ed alto ufficiale nel Battaglione Aosta, è anche lutto della nostra Istituzione.

L'Avv. Balestreri infatti, apprezzatissimo alpinista, Presidente del Club Alpino Accademico Italiano, partecipante attivo e prezioso della spedizione di S. A. R. il Duca di Spoleto in valli inesplorate del Caracorùm, era stato nominato Presidente del Comitato delle Pubblicazioni presso la Sede Centrale del C. A. I. e Presidente della Commissione per la « Guida dei Monti d'Italia ».

Sotto quest'ultima veste — dopo l'accordo fraterno intervenuto fra il Club Alpino Italiano e il Touring Club Italiano per la realizzazione della grande impresa di dar vita alla poderosa collana di volumi illustrante in ogni parte le Alpi e gli Appennini — l'Avv. Balestreri era divenuto un nostro diretto collaboratore, e nelle sedute svoltesi nella nostra Sede, aveva subito dato prova di chiarezza d'idee e di unità di concetti collegati ad una fattiva attività.

Il Touring, addolorato della grave perdita, rinnova al Club Alpino e alla Famiglia dell'Estinto le proprie condoglianze.

Le tre pubblicazioni spettanti ai Soci nel corrente anno.

Esse sono già in avanzato corso di distribuzione. Nel momento infatti nel quale gli abbonati riceveranno questo fascicolo di Rivista, è già terminata la distribuzione a tutti i Soci del Volume IV *Sicilia* della collezione « Attraverso l'Italia », e quella del Volume II « Le Marine dell'Adriatico e del Ionio, di Rodi e della Libia » della *Guida Pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia*.

Coi primi di giugno si inizia la spedizione dei fogli I, II e III della « Nuovissima Carta d'Italia al 500.000 », spedizione che si confida di poter ultimare entro il prossimo luglio. Calcolando nei due mesi 50 giorni lavorativi, si dovranno spedire perciò un po' più di 8000 copie dei tre fogli giornalmente. Se sarà possibile, questo quantitativo verrà aumentato: intanto si pregano i Soci di voler evitare sollecitazioni e richieste di spedizione anticipate, che non potrebbero venire accolte, e che provocano ai nostri Uffici un notevole aggravio di lavoro e un aumento di spese postali.

Il Touring nel presente, nel passato e nell'avvenire.

E' il titolo di un volumetto pubblicato dal nostro Sodalizio e nel quale sono raccolte ed ordinate tutte le notizie ad esso relative: di massima, quelle contenute nella prima parte dell'*Annuario Generale 1932-33* distribuito a tutti i Soci nel decorso anno. Il volumetto contiene perciò qualche breve cenno storico sul Sodalizio, lo Statuto sociale, l'elenco delle principali attività svolte dal Touring nei vari campi, le Commissioni ed Istituzioni diverse alle quali ha dato vita, le notizie circa il Corpo Consolare, i Consulenti Legali ed i Medici del T. C. I., e sui vari servizi posti a disposizione dei Soci, l'elenco delle Escursioni e Campeggi effettuati dalla fondazione ad oggi, ed infine una serie di brevi monografie relative a tutte le pubblicazioni del Touring: Riviste, Guide, Carte, Atlanti, Annuari e varie. Completano il volumetto una dettagliata enumerazione delle pubblicazioni distribuite gratuitamente ai Soci nei 39 anni di vita del Sodalizio, altre notizie relative alla propaganda, e così via. Il volumetto, in 100 pagine, corredato da 60 illustrazioni e quadri d'insieme, costantemente tenuto a giorno — perchè si ristampa semestralmente — è indispensabile a tutti i nuovi Soci inscritti dopo il 31 dicembre 1932, che non hanno ricevuto l'*Annuario Generale*.

Esso viene spedito a tutti i Soci che ne fanno richiesta contro rimborso delle spese di spedizione in L. 1 mediante versamento in c. c. Postale (N. 3-98), oppure da inviarsi anche in francobolli.

Per i voti da formulare alle Conferenze Orarie.

I Soci che avessero voti e proposte da fare sulle velocità commerciali, sulle fermate, sulle coincidenze e sui comporti fra le varie linee delle Ferrovie dello Stato, secondarie e di navigazione lacuale, tenendo per base gli orari

della passata stagione invernale, ci faranno cosa gradita comunicandoceli. La Direzione del T. C. I. trasmetterà alle varie Conferenze Orarie compartimentali quelle proposte che, a suo parere, potranno contribuire al miglioramento dei servizi, compatibilmente con le possibilità tecniche ed economiche delle Amministrazioni interessate.

Una nobile lettera.

Vogliamo segnalare, perchè denso di significato, il brano di una lettera che un nostro attivissimo Console, il signor Ludovico De Marzi (Gravedona, Lago di Como) ha scritto alla nostra Direzione, in risposta ad una semplice circolare:

« Nel decalogo della mia vita civile — fra altri comandamenti — è anche questo:

« ricorda sempre e dovunque il bene che il T. C. I. fa all'Italia ed agli Italiani;

« ricorda che ottenere che altri Italiani entrino a far parte della grande famiglia del *Touring* è svelare ad essi — o ancor meglio far conoscere — quale scrigno di bellezze e di tesori sia la nostra Patria, che cosa abbia saputo e sappia fare fede tenacità genio della sua gente, quale luce di romana civiltà essa irradii sul mondo.

« Il T. C. I. fedele alla sua tradizione di signorile generosità offre quanto di meglio la sua prodigiosa attività ha realizzato, ma io credo che i più si terranno paghi di aver procurato ad altri la gioia e l'orgoglio di appartenere al T. C. I., di affrettare il raggiungimento di una agognata meta, anch'essa però semplice tappa nella marcia, che non conosce soste, del grande Sodalizio ».

E' certo che se tutti i nostri Soci e propagandisti nutrissero i sentimenti di questo nostro Console, il numero degli inscritti al Sodalizio sarebbe ben presto raddoppiato.

Le Escursioni del Touring in Sicilia.

Le Escursioni in Sicilia, organizzate dal T. C. I., e che hanno avuto luogo: la prima dal 12 al 22, la seconda dal 22 al 30 aprile, si sono felicemente conchiuse, favorite dal tempo, tra la piena soddisfazione dei partecipanti, che hanno ricevuto una magnifica impressione e riportato un ricordo indimenticabile dell'Isola.

Al successo di questa manifestazione hanno contribuito in special modo le agevolazioni concesse dal Ministero delle Comunicazioni e l'interessamento delle Autorità locali che tributarono anche signorili accoglienze agli escursionisti. Di non meno significative cortesie sono pure stati oggetto i Soci da parte dei Comitati Turistici locali. Basterà ricordare, fra tutti, i sontuosi ricevimenti offerti dal Comitato di Acireale.

Il Consorzio della Strada dell'Etna, considerando la manifestazione del Touring come una delle più importanti per richiamare l'attenzione degli Italiani sulla nuova opera di eccezionale valore turistico, fu generoso del più gentile appoggio per il tramite della Direzione dei Lavori della Strada stessa. Il Direttore dell'Osservatorio Etneo e la Sezione di Catania del Club Alpino Italiano offersero tutta la loro cordiale e preziosa collaborazione per la riuscita della salita all'Etna, che però, avversata dal tempo, non potè avere completo svolgimento.

Tra le manifestazioni che più profondamente suscitarono l'entusiasmo degli escursionisti, ricorderemo, con la bellissima gita alle Isole Eolie, lo spettacolo al Teatro Greco di Siracusa, con l'« Ifigenia in Tauride » e la festa folcloristica alla Latòmia dei Cappuccini, espressamente organizzata con molta grazia e bravura dai Cori di Val d'Ànapo dell'O. N. D. di Siracusa. La maggior parte dei Consoli del Touring hanno colto l'occasione per dimostrare la loro simpatia per il Sodalizio, favorendo nel miglior modo lo svolgimento dell'iniziativa e prestandosi ad essere di cortese guida ai Soci durante le visite.

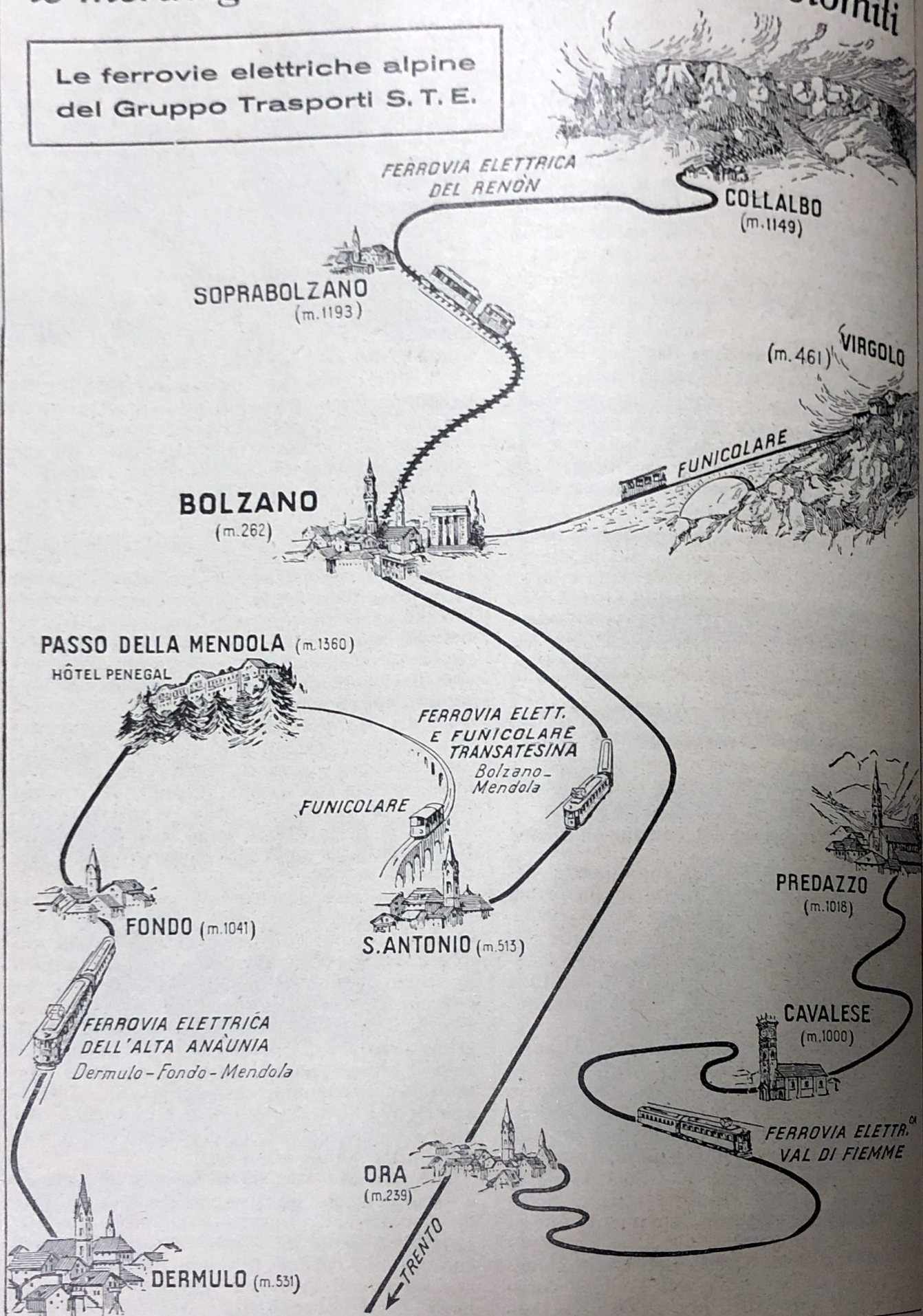
La Presidenza del Touring invia da queste colonne i sensi della più viva gratitudine a tutti gli Enti e persone ricordate e a quelle che, per involontaria dimenticanza, non appaiono elencate, ma che non sono meno meritevoli della più viva riconoscenza nostra e dei nostri Soci.

Le oasi dei Mozabiti.

Se le oasi, queste isole o arcipelaghi dei deserti, presentano quasi sempre elementi singolari nel modo di vita, negli usi, nelle caratteristiche fisiche e sociali degli abitanti, ben poche offrono maggior interesse di quel gruppo che, nel cuore del Sahara Algerino, vien designato col nome di Mzab. Appunto di queste *Oasi dei Mozabiti*, dei singolari caratteri del loro ambiente fisico, delle loro bianche cittadine racchiuse da mura turrite, dei loro abitanti, eretici del mondo islamico, tratta da par suo R. ALMAGIÀ, l'illustre Direttore dell'Istituto di Geografia della R. Università di Roma, nel fascicolo di giugno de *Le Vie d'Italia e del Mondo*.

Nello stesso fascicolo viene iniziata la pubblicazione di una serie di articoli, in cui G. CAPRA, geografo ed esploratore nonchè ministro della Fede, illustra i viaggi compiuti lo scorso anno nell'Asia Centro-Occidentale, e di cui ha voluto riserbare per la nostra consorella il ricco corredo di notizie e di fotografie originali. Il primo articolo riguarda il *Popolo afgano*, popolo dalle molte tribù, non sempre concordi ma animate da un ardente amore di Patria, e dotato di uno spirito cordiale e comunicativo che contrasta con quello degli altri popoli orientali.

Più presso a noi, ma in un ambiente fisico e sociale che ha qualcosa di mitico, ci conduce E. SOUTHWELL COLUCCI, parlandoci dei *Pastori côrsi*, gente dall'aspetto rude, dal vasto cuore, dalla fantasia feconda, che ogni anno si sposta, con la sua greggia, dal monte al mare, e vive negli alti « stazzi » la vita semplice e serena dei pastori biblici.

In ben diversa solitudine, non più tra boschi profumati di resina o vette dorate dal

tramonto, ma tra rocce nude e ghiacci, vivono i pescatori esquimesi della *Groenlandia*, di cui E. PRATESI ci descrive i costumi e le vicende, illustrandoci la immensa isola artica nel cui interno, flagellato dal gelo, niuno osa avventurarsi e nelle cui acque errano, visioni spettrali, le bianche montagne degli *iceberg*.

Ma se la solitudine artica vi turba, eccovi d'un tratto nella vorticosa *Chicago*, la seconda metropoli degli Stati Uniti, che si appresta ad inaugurare la grande Esposizione Mondiale alla quale sta lavorando da due anni. L'articolo di V. MAGLIOCCO accenna ampiamente a questa grande manifestazione e ai cimeli italiani che vi figureranno a testimoniare dell'alto posto che tiene il nostro Paese nella storia delle scienze.

Passando dal campo scientifico in quello artistico, ecco A. L. MAYER illustrare i *quadri italiani nella Pinacoteca Antica di Monaco di Baviera*, dove figurano opere dei più grandi artisti nostri dal Trecento al Settecento. Quest'articolo fa parte della serie « Arte Italiana nel Mondo » la quale è stata trasferita nella nostra consorella come nella sede più idonea ad illustrare le affermazioni italiane all'estero. Di alcuni capolavori della nostra arte a Monaco possiamo vedere la riproduzione a colori, nelle bellissime tavole che completano la ricca illustrazione del fascicolo, il quale consta precisamente di 128 pagine di carta patinata speciale con oltre cento illustrazioni in nero, quattro tricromie, e artistica copertina a colori.

L'abbonamento a *Le Vie d'Italia e del Mondo* costa **L. 40,50** in Italia e Colonie, **L. 65,50** all'Estero. Numero separato, **L. 4.**

Un nuovo numero speciale de « L'Alpe ».

Esce in luce, contemporaneamente a questo fascicolo di Rivista, il numero doppio (maggio-giugno) de *L'Alpe*, dedicato a « *Le latifoglie a legname tenero* ».

E' questo il settimo volumetto della serie con la quale, come è noto, il Touring — in omaggio alla massima: « Non basta amare gli alberi, è necessario conoscerli » — intende di diffondere in forma piacevole, ma scientificamente esatta, le principali nozioni sui nostri alberi forestali, ed illustrarne la storia, il valore, le funzioni, i benefici, i prodotti.

I fascicoli finora pubblicati furono rispettivamente dedicati alle querce, alle conifere mediterranee, a quelle della montagna, al castagno ed al faggio, alle latifoglie a legname pregiato, agli elementi della macchia mediterranea, sempre — beninteso — illustrando gli esemplari delle specie suddette che allignano in Italia.

In questo nuovo fascicolo, distinti specialisti saranno gli autori dei vari articoli che tratteranno le varie specie di pioppi, salici, ontani, tigli. Sarà particolarmente messa in rilievo la grande importanza della produzione e industria del legname di pioppo che la recente « Mostra del pioppo » alla Fiera di Milano ha molto chiaramente dimostrata e avvalorata.

L'abbonamento a *L'Alpe* costa soltanto **L. 15,50** annue (Estero **L. 25,50**). Per gli Ufficiali della Milizia Naz. Forestale e per i Tecnici Forestali dello Stato, **L. 12,50**. Per i Sottufficiali e Militi della M. N. F. **L. 10,50.**

La collezione completa dei sette numeri speciali viene spedita, franca di porto raccomandata, contro invio di **L. 20** (Estero **L. 24**).

« L'Albergo in Italia » di giugno.

In questo numero, BATTISTA SCOTTI illustra anzitutto l'XI Mostra delle forniture alberghiere, organizzata dal Touring alla Fiera di Milano. Segue una monografia di *Arenzano*, sesta della serie « Perle della Riviera ».

G. GUERRA pubblica quindi un interessante articolo intitolato *Alberghi e cucine nel reame maccheronico*. Infine GIUSEPPE SILVESTRI illustra *Marina di Ravenna*, la giovanissima spiaggia che ha già acquistato tanta rinomanza ed ha raggiunto tanta invidiata frequentazione. Completa il numero, arricchito di circa 50 belle illustrazioni, un nutrito notiziario.

Ricordiamo ai nostri Soci che questa Rivista è di piacevole lettura e presenta un interesse grandissimo non solo per gli albergatori, ma anche per i turisti.

Il prezzo dell'abbonamento annuo è quanto mai tenue: **L. 10,50** (Estero **L. 20,50**).

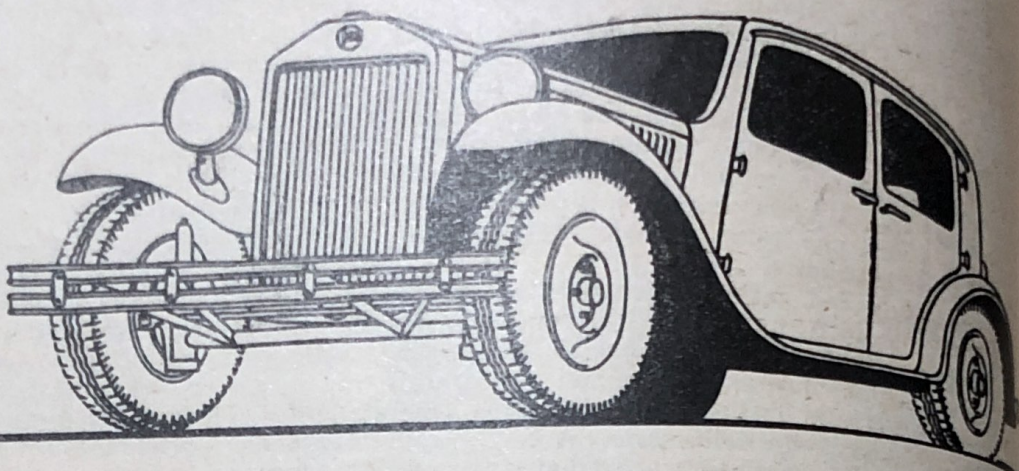
CONSOCI!

Al fascicolo dello scorso maggio era unita una

SCHEDA DI VOTAZIONE « ad referendum »

sugli oggetti recati all'ORDINE DEL GIORNO dell'Assemblea.

Rinviatecela, con cortese sollecitudine! È per voi un piccolo disturbo, per noi un grande favore e ve ne siamo grati.

PRODUZIONE
1933

AUTOVETTURE

AUGUSTA

NUOVA VETTURA LEGGERA

- 4 POSTI COMODISSIMI - AMPIO COFANO POSTERIORE CON DUE GRANDI VALIGE
- VELOCITÀ OLTRE 105 Km. ORA
- CONSUMO BENZINA 10-11 LITRI OGNI 100 Km.
- FINITURE DI LUSSO - RICCA E COMPLETA DOTAZIONE DI ACCESSORI - VETRI DI SICUREZZA VIS - RUOTA LIBERA

LIRE 19.500

ARTENA
2ª SERIE

BERLINA 4 POSTI LIRE 31.000
BERLINA 6 POSTI LIRE 33.000

ASTURA
2ª SERIE

BERLINA 4 POSTI LIRE 45.000
BERLINA 6 POSTI LIRE 47.000

DILAMBDA
2ª SERIE

CHASSIS NORMALE LIRE 60.0
CHASSIS CORTO LIRE 58.0

VEICOLI INDUSTRIALI

RO
CHASSIS CON MOTORE A NAFTA CICLO DIESEL

LIRE 85.000

PENTAIOTA
CHASSIS LIRE 45.000

EPTAIOTA
CHASSIS LIRE 50.000

OMICRON
CHASSIS LIRE 100.0

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Il VI Salone dell'Automobile.

Il VI Salone dell'Automobile ha visto la preponderanza numerica assoluta delle vetture di produzione italiana, in confronto di quelle estere.

Delle Case nazionali partecipavano la *Fiat* (che esponeva, oltre ai vari tipi di Balilla, di 514, di 522, di 524 e di 525, anche la nuova 518 « Ardita »), l'*Alfa Romeo* (colle varie serie di 1750 cmc. a 6 cilindri, con o senza compressore, la 8 cil. da 2300 cmc. con compressore, e la nuova 6 cil. 2000 cmc. da gran turismo), la *Lancia* (colle ben note Artena, Astura, Dilambda e la nuovissima « Augusta »), la *O. M.* (coi tipi *469* a 4 cil., da 1680 cmc. e *665*, a 6 cil., da 2250 cmc.), la *Isotta-Fraschini* (col tipo *8 B* ad 8 cilindri in linea), la *Bianchi* (coi due tipi: *S 5* a 4 cilindri ed *S 8 bis*, ad 8 cilindri in linea), la *Ansaldo* (coi due tipi: *35* a 6 cil. e *42* ad 8 cilindri), e l'*Itala* (coi 4 tipi: *61-65-75 F* e *75 V*; questi due ultimi a 6 cilindri e colla cilindrata di 2300 cmc.).

Delle Case estere erano presenti la *Austin* (col tipo « Seven » a 4 cil., di 0,750 cmc. di cilindrata, e col « Ten », pure a 4 cilindri, ma della cilindrata di cmc. 1125), la *Crysler* (coi tipi « Six », « Royal Eight » e « Plymouth »), la *Ford* (col tipo « *8 V* », con 8 cilindri a V e 3620 cmc. di cilindrata, e col tipo « *Y-12 HP* », a 4 cil., con 933 cmc. di cilindrata), e la *Hispano-Suiza*, della quale era notevole il modello « Sport » a 12 cilindri a V, della potenza tassabile di 54 HP.

Le novità erano rappresentate dalla « *Ardita* » (della quale ci siamo diffusamente occupati nel numero di maggio), dalla « *Augusta* » e dalla « *Alfa Romeo* » *6 C, 2000 cmc.*, da gran turismo.

La « *Augusta* » è notevole anche per il fatto che la carrozzeria ed il telaio formano un tutto unico di una rigidità assoluta. Ha un motore a 4 cilindri a V di 68,85 mm. × 78 mm., della cilindrata di 1194 cmc. e della potenza tassabile di 14 HP; è munita di ruota libera ed è montata con pneumatici « Super-balloon »; carrozzata a 4 posti può raggiungere i 105 km. all'ora.

L'« *Alfa Romeo* » *6 C da gran turismo*, VI Serie, ha un motore a 6 cilindri di 68 × 88 mm., della cilindrata di 1917 cmc., il quale a 4500 giri sviluppa 68 cavalli; le camere di scoppio sono emisferiche, con candela centrale; la testa del motore è fusa in una lega speciale d'alluminio; le valvole sono in testa e disposte a V. Il cambio (con 4 marce avanti e terza silenziosa) ha incorporati la ruota libera ed il sincronizzatore. La vettura, carrozzata a guida interna a 4 posti, supera i 120 km. all'ora.

Quanto alle tendenze rivelatesi, si nota anzitutto che il motore a 4 cilindri (forse troppo calunniato in passato) va riacquistando favore anche presso le Case italiane e nelle vetture non utilitarie; coll'adozione di appositi sistemi elastici di montaggio del motore sul telaio si è infatti riusciti ormai ad impedire che si trasmettano a quest'ultimo le variazioni della coppia motrice e gli squilibri dinamici lamentati in questo tipo di motore. Si osserva poi, specie nella produzione italiana, una costante tendenza all'adozione di cilindrate sempre minori ed all'aumento dei regimi di rotazione.

Nel campo delle trasmissioni vediamo la ruota libera applicata sempre più ed anche ai tipi utilitari; notiamo il generale impiego dei dispositivi sincronizzatori destinati a facilitare l'imbocco dei denti durante i cambiamenti di velocità ed a rendere quindi silenziosi il passaggio dall'uno all'altro rapporto; si preconizza fra poco l'adozione, anche nelle macchine italiane, di cambi, se non proprio del tutto automatici, almeno comandati da preselettori; si nota infine il crescente favore di cui godono i giunti elastici di trasmissione, i quali, oltre alla dolcezza e silenziosità di funzionamento, offrono anche il grande vantaggio di non richiedere manutenzione.

Quanto alle carrozzerie, si osserva l'assoluta predominanza dei tipi chiusi, e la loro profilatura secondo le norme razionali che assicurano, oltre alla comodità ed all'estetica, anche la minima resistenza da parte dell'aria (carrozzerie « aerodinamiche »).

Molto diffusa è ormai l'adozione dei vetri di sicurezza.

Come illuminare negli incroci?

Gli Uffici Municipali Americani ritengono che quando due automobili si incontrano ad un incrocio, la soluzione preferibile consista in uno spostamento laterale dei coni di luce, in modo che ciascuno dei due conducenti rischiari la sua parte e il suo lato di strada.

Come giustamente osserva *Revue Automobile*, tale soluzione si dimostra assai più logica di quella attualmente vigente in Europa e che consiste nel semplice abbassamento dei fari, atto che viene a privare ciascuno della chiara visione della strada, proprio nel momento in cui ne avrebbe più bisogno.

STANDARD

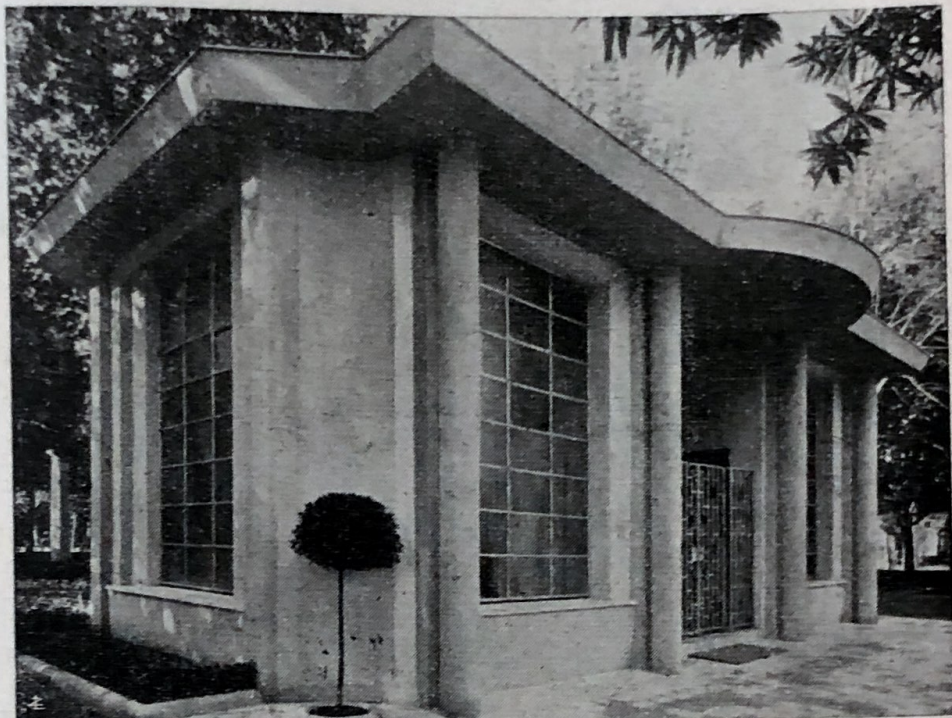
La Stazione delle Autolinee de La Spezia.

Auspice il locale Comitato del Turismo, ed esecutore il Consiglio Provinciale dell'Economia, è sorta a La Spezia in Via Cadorna, prospiciente il Largo di Via Principe Amedeo, la Stazione delle Autolinee, la quale, oltre a rappresentare un felice esempio di architettura moderna e di bene intesa praticità, rappresenta una vera comodità per il viaggiatore. La Stazione, infatti, accentra in un'unica località gli arrivi e le partenze dei vari servizi automobilistici de La Spezia con il suo retroterra, eliminando per il pubblico il disagio di andare a rintracciare — come per l'avanti — i punti più eccentrici di partenza delle varie corse, e dandogli per contro il vantaggio di un fabbricato con ubicazione centrale e di un apprestamento confortevole con tutti i servizi inerenti (sala d'aspetto, deposito, spedizione e recapito di bagagli, segnalazioni orarie, telefoni, toilette, ecc.). Alla Stazione predetta fanno capo 12 linee con 38 corse giornaliere in arrivo ed in partenza, rappresentanti una percorrenza di km. 2054 al giorno.

LA STAZIONE DELLE AUTOLINEE DE LA SPEZIA.

Di un coordinamento e di un accentramento di servizi sul tipo di quello de La Spezia noi pensiamo che molte delle nostre città sarebbero per trarre largo giovamento; e per questo appunto abbiamo voluto segnalarne l'esempio, anche perchè esso è, nel suo genere, nuovo in quanto mentre altrove l'istituzione di questo tipo di stazioni fa solitamente capo alle Ditte e Società singole esercenti le linee, qui fa capo invece ad un ente pubblico, il quale accentra, nell'interesse della collettività tutti i servizi, vincolandoli ad una disciplina che serve ad elevare il tenore e lo stile dei servizi attraverso una sana emulazione tra i concessionari.

Un nuovo apparecchio per ridurre il consumo della benzina.

La *Rivista delle Comunicazioni* informa come siano stati fatti recentemente degli esperimenti pratici, ben riusciti, con un nuovo apparecchio, ideato da un modesto operaio italiano, Pasquale Logli, avente per iscopo di diminuire il consumo del carburante negli autoveicoli. Con l'applicazione di tale apparecchio atomizzatore, il motore dell'automobile ha marcia mista, e cioè marcia a benzina e a nafta atomizzata nello stesso istante; su 10 km. di percorso controllato, il consumo della benzina è risultato del 44,46 per cento e quello della nafta del 55,54 per cento: su 100 km. su strada, ad una velocità media di km. 60 all'ora, il consumo di benzina è stato di litri 4 e quello della nafta di litri 7, mentre rifacendo lo stesso percorso con la sola marcia a benzina, sempre con la velocità media di km. 60 all'ora, il consumo del carburante è stato di litri 10,5. Con la marcia mista si è ottenuto quindi un'economia di oltre il 50 per cento sul valore del prezzo della benzina.

Notizie sulla produzione e sull'esportazione automobilistica dell'Italia nel 1932.

L'esportazione italiana di autoveicoli è ammontata durante lo scorso anno a 6555 unità per un valore complessivo di circa 75 milioni di lire.

Per effetto del perdurare della depressione economica generale, che ha ulteriormente ridotto il potere d'acquisto dei mercati e determinato nuovi ostacoli all'importazione, gran numero di paesi esteri hanno ridotto nel 1932 gli acquisti di macchine.

Le contrazioni più sensibili si sono verificate per la Francia (che — per effetto dei noti provvedimenti doganali — ha assorbito nello scorso anno appena il 2 % del numero totale delle macchine da noi esportate, contro oltre un quarto nel 1931, in cui occupava il primo posto tra i paesi di destinazione), l'U.R.S.S., l'Africa meridionale britannica e tutti i principali mercati asiatici, come si può rilevare

dalla seguente tabella, tratta dalle nostre statistiche ufficiali:

	1930	1931	1932
	Numero di macchine		
Esportazione Italiana totale	*20.735*	*11.937*	*6.555*
Paesi di destinazione:			
Svizzera	1.733	1.253	1.222
Germania	2.364	975	376
Spagna	1.341	361	366
Belgio	785	492	518
Brasile	256	163	333
Polonia	273	70	330
Argentina	585	215	313
Marocco	341	232	228
Egitto	370	138	217
India britannica e Ceylon	988	647	205
Tripolitania e Cirenaica	222	147	193
Olanda	374	290	187
Portogallo	217	82	149
Francia	3.513	3.234	134
Austria	361	203	92
Indie orientali olandesi	638	347	79
U. R. S. S.	764	952	72
Gran Bretagna	1.116	370	67
Cecoslovacchia	458	58	35
Ungheria	139	39	33
Jugoslavia	189	35	30
Stabilimenti dello Stretto	494	114	25
Danimarca	156	84	20
Algeria	152	93	20
Africa meridionale britannica	236	203	19
Norvegia	78	43	18
Romania	281	88	18
Svezia	270	198	12
Irlanda	119	71	11
Grecia	489	189	3
Giappone	96	12	—
Turchia asiatica	96	5	12
Australia	115	2	36
Altri paesi	1.126	532	382

E' tuttavia da notare che hanno, durante il 1932, denotato una confortante ripresa le nostre vendite in alcuni mercati, tra i quali la Polonia e il Brasile — i quali hanno assorbito nel 1932 un numero di macchine italiane maggiore non solo a quello dell'anno precedente, ma anche a quello del 1930 — come pure il Belgio, la Spagna, il Portogallo, l'Egitto e l'Argentina.

Si sono poi mantenute stazionarie durante lo scorso anno le correnti rivolte verso la Germania e il Marocco, mentre si sono contratte solo in misura molto lieve le nostre vendite alla Svizzera.

Le nuove targhe di controllo delle automobili svizzere.

Queste targhe sono di metallo, con lettere e cifre in rilievo; il fondo è bianco e le diciture sono in nero. Ogni Cantone è designato mediante due lettere maiuscole.

Zurigo	ZH	Sciaffusa	SH
Berna	BE	Appenzell Rh-Ext	AR
Lucerna	LU	Appenzell Rh-Int	AI
Uri	UR	San Gallo	SG
Schwytz	SZ	Grigioni	GR
Unterwald-superiore	OW	Argovia	AG
Unterwald-inferiore	NW	Turgovia	TG
Glaris	GL	Ticino	TI
Zug	ZG	Vaud	VD
Friburgo	FR	Vallese	VS
Soletta	SO	Neuchâtel	NE
Basilea-Città	BS	Ginevra	GE
Basilea-Campagna	BL		

La circolazione di autoveicoli con gomme piene in Francia.

Gli autoveicoli con ruote munite di gomme piene potranno circolare in Francia solo fino al mese di gennaio 1938. Dopo questa data saranno ammessi alla circolazione soltanto i pneumatici o gli altri dispositivi che saranno riconosciuti, con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, come sufficienti dal punto di vista dell'elasticità.

L'Unione Sud-Africana e l'automobilismo.

L'Unione del Sud-Africa ha aderito alla Convenzione Internazionale per la Circolazione Automobilistica stipulata a Parigi il 24 aprile 1926 e l'applicherà a partire dal 1° gennaio dell'anno prossimo.

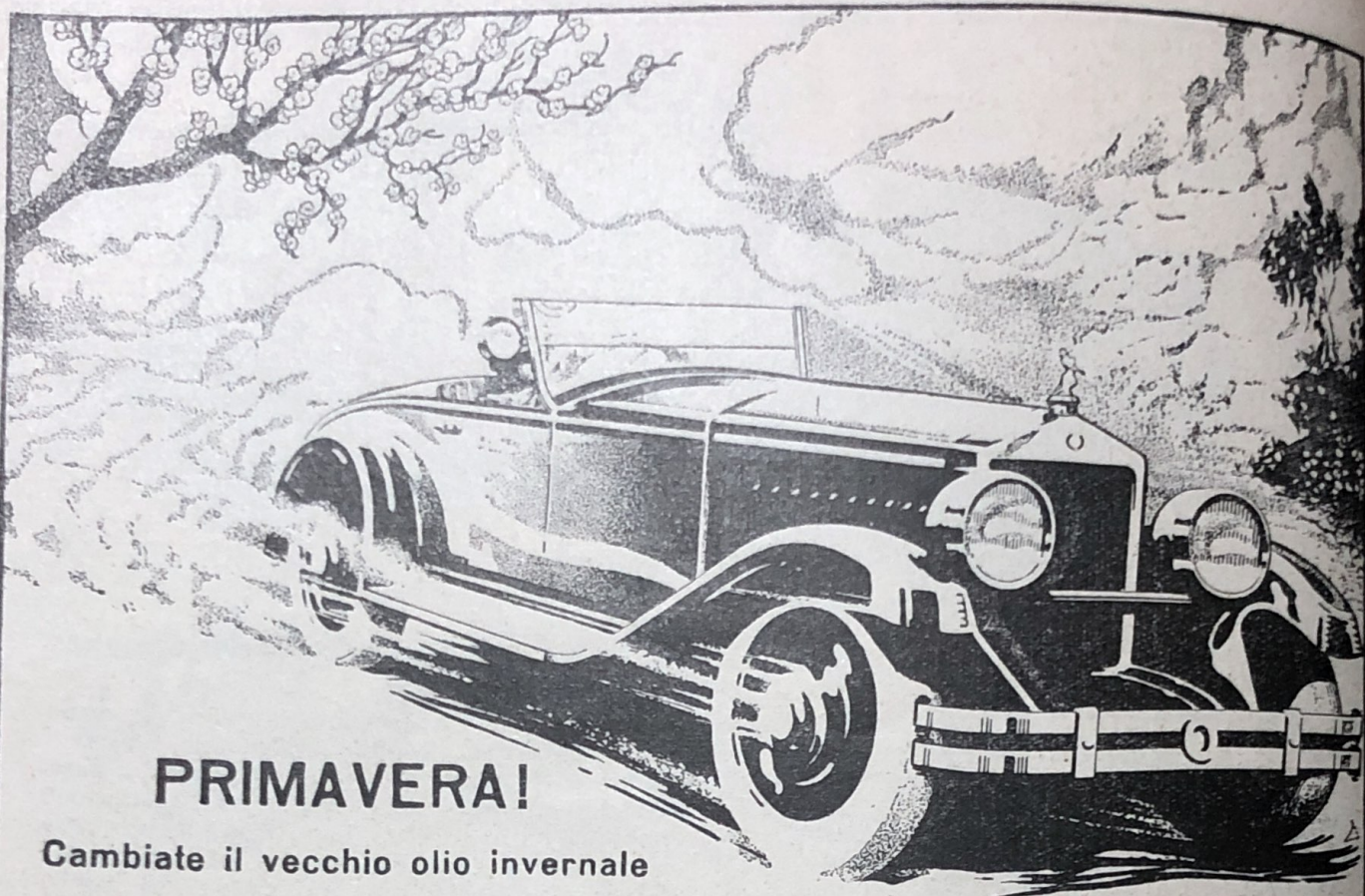
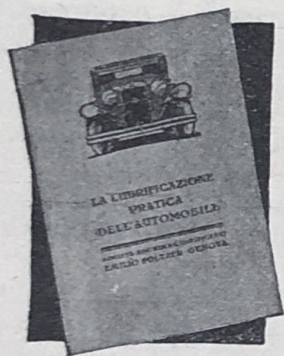
La targa di nazionalità per le automobili provenienti dall'Unione del Sud-Africa comprenderà le lettere SAU.

A partire dal 1° giugno avrà inizio la spedizione gratuita ai Soci che hanno versato la quota del 1933, dei primi tre fogli della nuovissima

CARTA D'ITALIA AL 500.000

di incisione e disegno originale e tirata in 10 colori.

Quei Soci che non hanno ancora versato la quota del corrente anno si affrettino a provvedere. E i buoni amici del Sodalizio si valgano di questo magnifico strumento di propaganda per procurarci nuovi Soci.

La Carta d'Italia al 500.000 del T. C. I. deve entrare in tutte le famiglie d'Italia, e bisogna cominciare ad associarsi pel corrente anno se si vuole avere la collezione completa!

FERROVIE

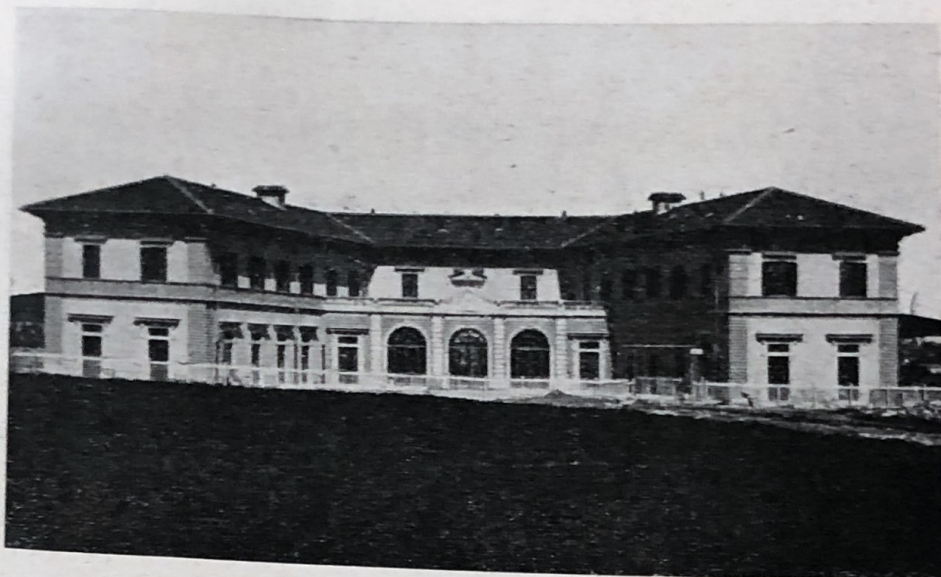
La nuova ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva.

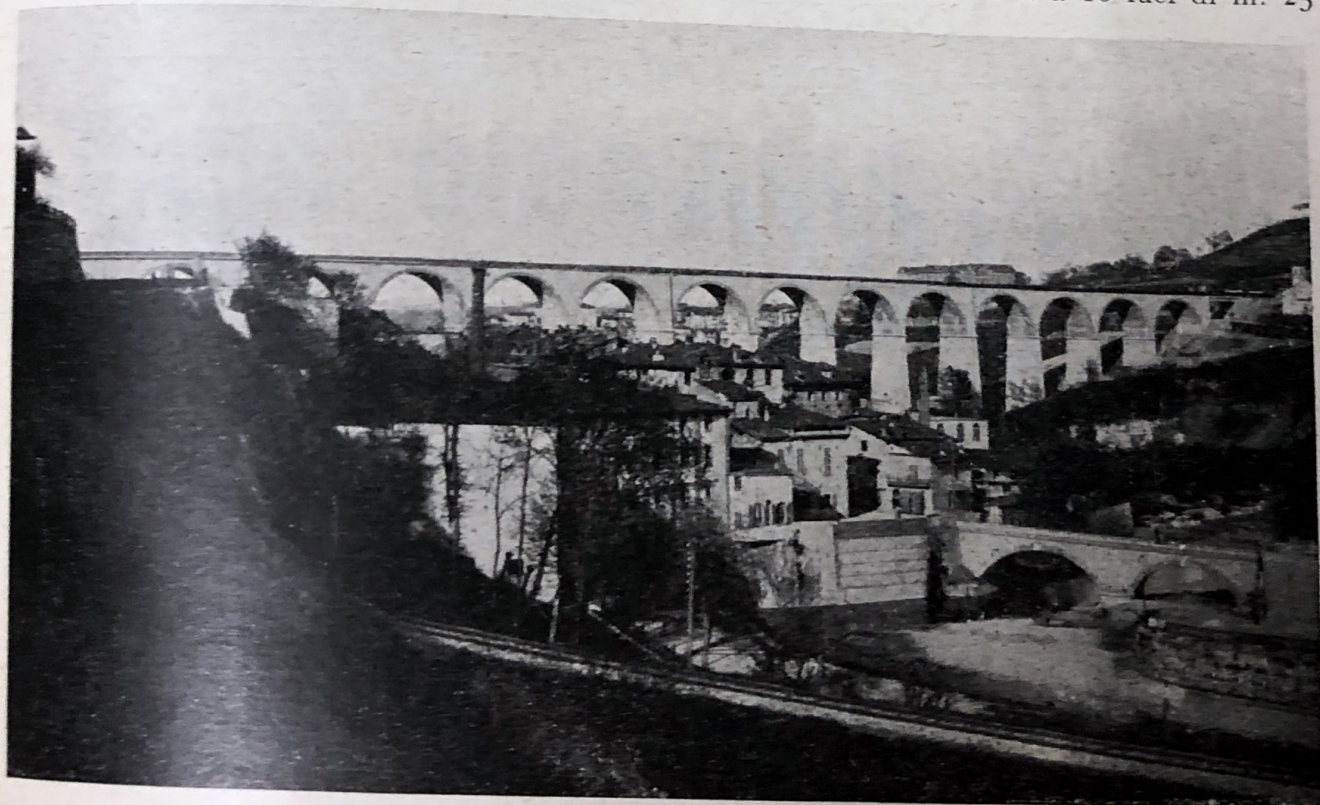
Il 28 ottobre p. v. sarà inaugurata la nuova linea ferroviaria Fossano-Mondovì-Ceva, che ha lo scopo di far fronte all'aumento del traffico fra il Piemonte e la Liguria.

La ferrovia è a doppio binario, lunga chilometri 38,156 ed attraversa i comuni di Fossano, S. Albano Stura, Trinità, Roccadebaldi, Magliano Alpi, Mondovì, Vicoforte, S. Michele Mondovì, Lesegno e Ceva.

Il tratto Fossano-Mondovì è tutto allo scoperto; mentre il tratto Mondovì-Ceva si sviluppa in parte in galleria, per la necessità di attraversare le varie colline che separano le valli dell'Ellero, del Corsaglia e del Tanaro. La linea ha un andamento planimetrico costituito da rettifili e da curve circolari di raggio non inferiore a m. 800. Sebbene sia previsto l'impianto della trazione elettrica, la pendenza massima è stata limitata al 7 ‰, e ciò allo scopo di rendere possibile l'esercizio anche con la trazione a vapore, senza diminuire la potenzialità della linea.

Particolare di speciale importanza della linea si è l'abolizione di tutti i passaggi a livello: le strade vengono tutte attraversate con sottopassaggi o con cavalcavia.

La nuova linea si innesta a Fossano sulla linea già in esercizio Cuneo-Savigliano-Carmagnola-Torino, e sottopassando la strada statale N. 28 del Colle di Nava, al bivio per Alba raggiunge il fiume Stura, che attraversa con un viadotto in muratura a 16 luci di m. 25

(*Fot. A. Bonansea – Mondovì*)

MONDOVÌ – LA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA.

(*Fot. A. Bonansea – Mondovì*)

MONDOVÌ – IL PONTE SULL'ELLERO, LUNGO OLTRE 500 M. ED ALTO 47 SUL TORRENTE.

(*Fot. A. Bonansea – Mondovì*)

MONDOVÌ – IL PONTE SUL PESIO, LUNGO 550 M. ED ALTO 60 SOPRA IL TORRENTE.

ciascuna, con archi a tutto sesto e con 11 archi bassi. Questo manufatto è lungo m. 460 ed alto, al centro, sul fiume, m. 47.

Dalla stazione di Trinità la linea corre, per buon tratto, in rilevato. (In questo tronco si dovettero costruire molti manufatti per dare libero sfogo ai numerosi corsi d'acqua di irrigazione ed alle strade comunali). In seguito la linea entra nuovamente in trincea e raggiunge la stazione di Magliano Alpi.

La linea giunge quindi alla sponda sinistra del torrente Pesio, che attraversa con un viadotto a 19 luci di m. 25 ciascuna, con archi a tutto sesto e 10 archi bassi della stessa luce; questo viadotto è lungo m. 550 ed alto 60 dal letto del torrente.

In seguito la ferrovia passa in trincea, poi in rilevato, correndo parallelamente alla ferrovia in esercizio Cuneo-Bastia, fino alla stazione di Mondovì, la quale si trova circa a metà della linea.

La linea attraversa il torrente Ellero fra Mondovì-Breo e Mondovì-Carassone con un viadotto a 16 luci di m. 25, lungo oltre m. 500 ed alto m. 47 dal greto del fiume.

A 50 m. dal termine del viadotto vi è l'imbocco della galleria di Mondovì, lunga m. 667; quindi la linea passa allo scoperto, prima in trincea e poi in rilevato, per entrare nuovamente in una galleria, detta della Pobbia, lunga m. 1125; dopo soli 60 m., imbocca una terza galleria, di S. Giovanni, la più lunga della linea, di m. 2800, per sboccare alla stazione di Vicoforte S. Michele.

Indi la ferrovia sottopassa nuovamente la strada statale N. 28, poi sovrapassa la strada provinciale per Torre Mondovì per raggiungere il torrente Corsaglia, che essa attraversa con un viadotto in curva a 9 luci di m. 25, dell'altezza di m. 26.

Dal Corsaglia la linea, parte in trincea e parte in rilevato, scende alla stazione di Lesegno, indi raggiunge la sponda sinistra del torrente Mongia, che attraversa con un viadotto a 16 luci, di m. 25, alto m. 50, per entrare nella galleria di Lesegno, lunga m. 1297; quindi scende verso Ceva, prima in rilevato, poi in trincea, fino al Rio Martino, che attraversa con un breve ponticello.

Imbocca quindi la galleria Ferran, lunga 434 m., per attraversare poi il fiume Tanaro presso Ceva, con un viadotto in muratura a 9 luci di m. 25, ed innestarsi alla linea Torino-Savona.

L'andamento planimetrico della linea e quello altimetrico unitamente al tipo d'armamento — il più pesante adottato in Italia — consentono di sviluppare velocità di 100 km. all'ora. sia con trazione elettrica, sia con trazione a vapore.

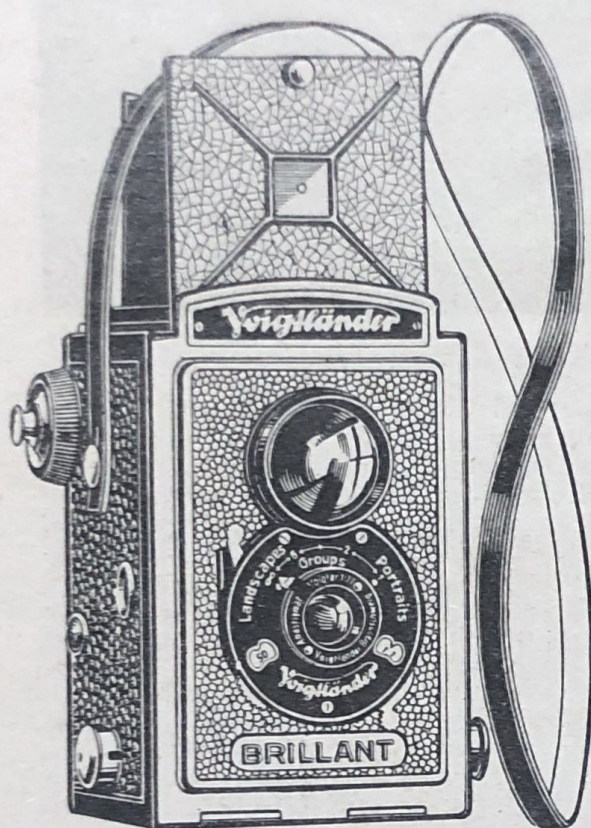
Nuove automotrici per le FF. SS.

La nostra Rivista ha avuto occasione di occuparsi ripetutamente dei varî tipi e degli esperimenti pratici di servizio ferroviario fatto a mezzo di automotrici *Fiat, Michelin, Dunlop,* tanto in Italia quanto nei paesi esteri (1). Queste autovetture funzionanti su rotaie hanno lo scopo di sostituire sulle linee secondarie e di minor traffico i più costosi treni pesanti: la loro leggerezza e la loro rapidità permettono, anzi, di aumentare il numero delle corse in confronto ai treni ordinari,

(1) Cfr. *Le Vie d'Italia* 1932, pag. *125, 418, 441*; – 1933, pag. *47, 139*.

col

Voigtländer

„Brillant"

non si fotografa alla cieca

perchè nel grande mirino a specchio si segue l'immagine sino all'istante dello scatto e nella grandezza naturale della fotografia.

12 fotografie 6x6

su normale pellicola 6x9 da 8 pose

nessuna difficoltà di messa a fuoco

ma tre posizioni fisse

ritratti · gruppi · paesaggi

Col celebre anastigmatico Voigtar 1:7,7 .	Lire 138 –
Col celebre anastigmatico Voigtar 1:6,3 otturatore Embezet (posa, 1/2 posa - 1/25 - 1/50 - 1/100 di secondo)	Lire 210 –
Col celebre anastigmatico Skopar 1:4,5 otturatore Compur fino a 1/300 di secondo . . .	Lire 405 –
Borsa in cuoio zegrinato sempre pronta . .	Lire 27 –
Pellicola Voigtländer 6x9, otto pose	Lire 6,50

Con un apparecchio Voigtländer ed una pellicola Voigtländer ad alta sensibilità (23° Sch.) il successo non vi mancherà mai in ogni tempo, in ogni luogo.

Chiedere il listino riccamente illustrato al vostro fornitore abituale, od al Rappresentante Generale per l'Italia

CARLO RONZONI - MILANO - VIA CAPPUCCIO N. 16 = TELEFONO 85-721 =

sicchè è giustificato il vivo interesse che le Amministrazioni ferroviarie dimostrano per questo mezzo di trasporto destinato a risolvere numerosi problemi di esercizio dei tronchi minori, generalmente passivi.

Le FF. dello Stato, procedendo nel soddisfacente esperimento già fatto sul materiale costruito dall'industria italiana e utilizzato in varie riprese sulle linee di Cerignola città, Cerignola campagna, Torino-Airasca-Saluzzo, Torino-Alessandria, Torino-Firenze-Roma fino alle prove definitive sulla Roma-Formia, mentre hanno già affidato la fabbricazione di un lotto di tali vetture alla Fiat (1), hanno ora fatto costruire delle nuove autovetture, ideate e costruite invece dalla Società *Breda*, i cui risultati alle prove sono stati veramente lusinghieri.

Ecco qualche dato informativo: la vettura pesa 12 tonn. e può portare 72 persone, sedute su comodi sedili trasversali; è montata su due carrelli con quattro assi. Sopra uno dei carrelli è sistemato un motore a 8 cilindri, identico a quello di cui è provvisto un ben noto tipo di automobile italiano. Il comando della vettura ha luogo indifferentemente dalle due testate, provviste ciascuna di una cabina che separa completamente il guidatore dal pubblico. La vettura è potentemente frenata su tutti gli assi con freni a comando pneumatico-idraulico; sono naturalmente previsti tutti i dispositivi di sicurezza, segnalazione, illuminazione, e tutti gli indicatori per controllare la marcia. E' previsto pure il riscaldamento invernale, che si effettua, a volontà, a mezzo della circolazione dell'acqua di raffreddamento del motore in una serie di radiatori sistemati lungo le pareti interne. La manovra dell'automotrice è più semplice di quella di una comune automobile, non esistendovi naturalmente il volante di direzione, che è sostituito da un piccolo volante destinato alla manovra del cambio di velocità semiautomatico. Il risultato delle prove eseguite prima della consegna delle vetture alle FF. SS. è stato brillante. Sulla tratta Sesto S. Giovanni-Como, le automotrici, caricate con un peso corrispondente ai 72 viaggiatori, hanno raggiunto 108 km. di velocità nel percorso in salita e 125 km. in discesa. La marcia del tutto tranquilla permette di affrontare le curve alla massima velocità senza che si risentano scosse noiose.

Questo nuovo mezzo di trasporto richiederà modificazioni forse anche assai notevoli alle usate forme di esercizio ferroviario, ma avrà certo per risultato, se largamente impiegato, di richiamare alla ferrovia molta parte della clientela che in questi ultimi anni le era sfuggita.

---

(1) Sono già in costruzione un centinaio di autovetture e, a questo primo lotto, altri ne seguiranno.

Inoltre è in costruzione un altro tipo di autovettura di più grandi dimensioni. Mentre il modello di autovettura già approntato è lungo 13 metri, il nuovo tipo di vettura avrà una lunghezza di 22 metri, pari a quella delle moderne vetture ferroviarie, e sarà capace di trasportare da 80 a 90 viaggiatori.

Le facilitazioni ferroviarie e l'economia nazionale.

Molto si discute sulle condizioni in cui, analogamente a quanto succede per le altre industrie, sono venute a trovarsi in questi ultimi anni anche le industrie dei trasporti, le ferrovie in principal modo, in conseguenza della crisi generale.

Le nostre ferrovie della rete di Stato, fortunatamente, per quanto abbiano risentito e risentano delle condizioni generali di depressione dei traffici e della concorrenza automobilistica, sono ancora ben lontane dall'accusare quelle deficienze di traffico e di bilancio, veramente impressionanti, di alcune grandi reti americane od anche di alcune Compagnie private europee, come le inglesi e le francesi. Comunque, se le nostre ferrovie non possono più, come qualche anno fa, dare ancora degli avanzi e sono costrette a contenere le spese, a ridurre il personale e a escogitare sempre nuovi provvedimenti per realizzare economie, non perciò ne ha sofferto minimamente il pubblico; anzi, con l'aumentare i mezzi, col perfezionare continuamente i servizi e col cercare di rendere questi sempre più accessibili mediante opportune e nuove riduzioni di prezzi, le nostre ferrovie continuano a svolgere e ad ampliare la loro opera benefica nell'interesse dell'economia generale.

Evidentemente un esercizio di Stato non può essere considerato dal punto di vista di un esercizio privato: le Ferrovie dello Stato servono principalmente per i bisogni della Nazione e dei cittadini: ora, sotto questo punto di vista non può non dirsi che esse abbiano assolto e stiano assolvendo il compito pienamente, anche con loro sacrifizio.

Non potremmo assicurare che le notevoli e frequenti riduzioni accordate in occasione di viaggi isolati e in comitiva abbiano portato o siano per apportare un guadagno per il bilancio delle ferrovie. Pensate che quando si accorda una riduzione del 70 % occorrerebbe, perchè le ferrovie fossero compensate, che il numero dei viaggiatori che ne fruisce aumentasse di 2 ½ in confronto del numero dei viaggiatori che si servono normalmente di esse viaggiando con la tariffa ordinaria. Ora, se il numero dei viaggiatori aumenta qualche volta in occasione di tali riduzioni, l'aumento è tuttavia ben lontano da tale apporto! Sta però che, se qualche aumento nel numero dei viaggiatori si presenta — è il caso per Roma e di qualche altra località importante — questo aumento crea indirettamente del movimento, del traffico e va così a beneficio dell'economia generale.

Mai come in questi ultimi anni le nostre ferrovie si sono trovate in condizione di pressochè continua mobilitazione di materiale e di uomini, pur essendo il contingente del personale di questi ultimi stato sensibilmente ridotto. Che differenza da un tempo! Eppure tutto procede con regolarità e i forestieri che ritornano nei loro Paesi non fanno che parlare bene delle nostre ferrovie e della loro regolarità.

RAMAZZOTTI
Aperitivo: puro o col Seltz
AMARO
Digestivo: puro o col caffè

Per curiosità riassumiamo qui appresso il complesso delle facilitazioni accordate nel periodo primaverile, delle quali alcune ancora perdurano, e che valgono a spiegare l'afflusso di viaggiatori verificatosi durante le vacanze pasquali (tanto che per città come Roma e Milano si son dovute rimandare ad altra stagione carovane e isolati perchè non si trovava più posto negli alberghi). Indicheremo anche, per comodità del lettore, qualche facilitazione non in corso, ma già preavvisata per i mesi prossimi.

La riduzione dell'80 % è stata accordata ed è tuttora in vigore per i viaggi di nozze dall'interno per *Roma;* da *Roma* per *Venezia, Firenze, Napoli* e *Capri*.

La riduzione del 70 % è stata accordata ed è tuttora in vigore:

per i viaggi isolati da *Roma* e da *Roma* per *Napoli* in occasione della Mostra della Rivoluzione Fascista;

per i viaggi in comitiva a *Roma* e da *Roma* per *Torino, Milano, Venezia, Firenze, Napoli* e *Bari*, in occasione dell'Anno Santo;

per i viaggi di nozze a *Roma* per i viaggiatori provenienti dall'estero.

Col mese attuale abbiamo la ripresa dei *treni popolari*, sempre col 70 % di riduzione sul prezzo, non senza considerare che qualche treno fruente della stessa riduzione ed avente carattere popolare, è stato organizzato anche durante il periodo primaverile, come per Milano in occasione della Fiera Campionaria.

La riduzione del 50 % viene largamente applicata, come:

nei viaggi isolati a *Roma* e da *Roma* per *Torino, Milano, Venezia, Firenze, Napoli* e *Bari* in occasione dell'Anno Santo;

per *Torino,* fino a tutto il 26 giugno, per le manifestazioni varie della « Primavera Torinese »;

per *Ferrara,* fino a tutto ottobre, in occasione delle celebrazioni ariostesche;

per *Firenze,* fino al 26 giugno, in occasione della « Primavera Fiorentina »;

per *Genova,* fino al 16 luglio, in occasione del « Giugno Genovese »;

per *Milano,* in alcuni periodi della V Esposizione Internazionale d'Arte;

per *Napoli*, in alcuni periodi della « Primavera Napoletana »... che si prolunga al 24 settembre;

per *Padova*, nel giugno, in occasione della Fiera Campionaria;

per *Postumia*, per la visita alle Grotte dal 1° agosto al 30 settembre;

per *Salerno-Pesto-Vietri*, in alcuni periodi del luglio e dell'ottobre, in occasione delle « manifestazioni Salernitane »;

per *Palermo, Siracusa, Agrigento* e *Taormina* e da queste ad altre stazioni della Sicilia, fino a tutto giugno, in occasione della « Primavera Siciliana »;

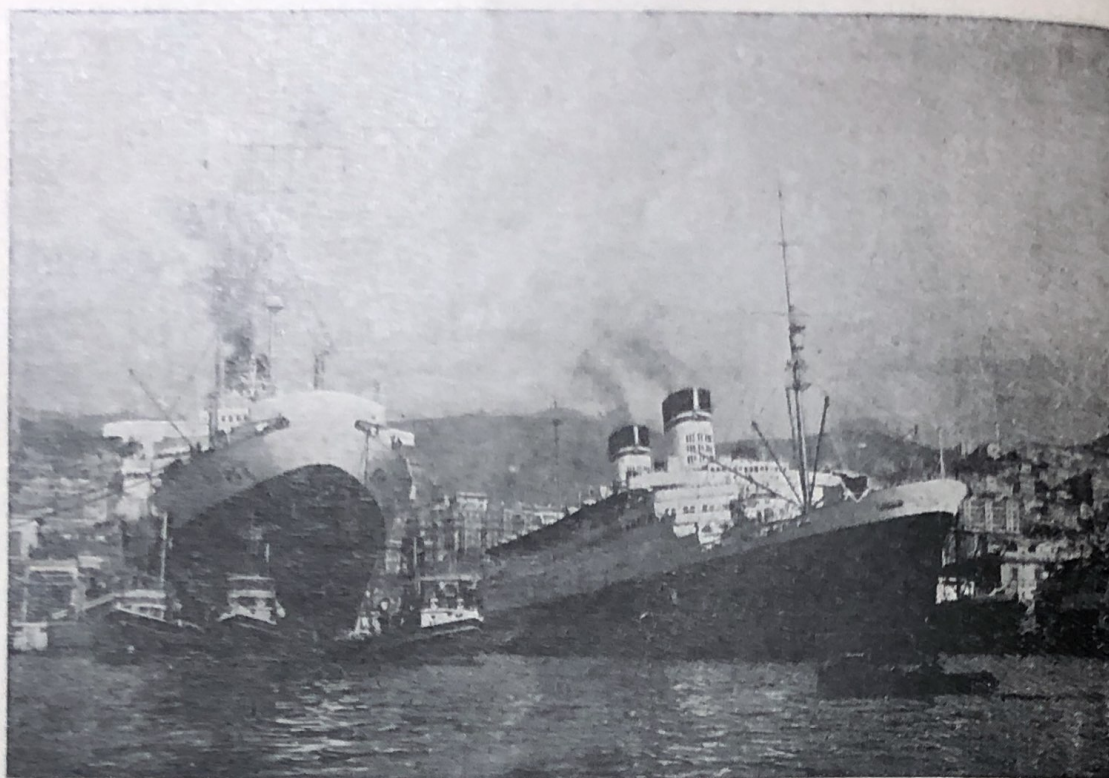
per *Trieste*, nel giugno, in occasione del « Giugno Triestino »;

per *Venezia*, in alcuni periodi fino al 14 settembre, in occasione dell'« Estate Veneziana ».

Sempre col 50 % avremo: la ripresa dei viaggi per l'*Alto Adige* durante la stagione estivo-autunnale e dei viaggi per i provenienti dai transiti orientali alle spiagge adriatiche. Dal 16 maggio è già andata in vigore la facilitazione per i provenienti dall'estero, diretti per cura alle *stazioni termali di Salsomaggiore, Chianciano, Montecatini, S. Pellegrino, Fiuggi, Acqui, Abano Terme, St. Vincent* e *Agnano*.

La riduzione del 30 % è stata concessa per i viaggi in occasione di altre numerose manifestazioni o esposizioni in varie località d'Italia. Ricordiamo fra altro le facilitazioni per i *corsi estivi per stranieri a Venezia, Perugia, Roma, Firenze, Faenza*, facilitazioni che dànno la possibilità di compiere altri viaggi a tariffa ridotta, oltre quello in destinazione alla località di studio.

In nessun altro Stato d'Europa si accordano tante e così sensibili facilitazioni ferroviarie come in Italia: l'afflusso notevole di forestieri verificatosi in questi ultimi tempi durante le feste pasquali principalmente, denota che queste facilitazioni vengono favorevolmente accolte e portano benefici effetti.

Ci sia però permesso di rivolgere una raccomandazione a tutte quelle industrie che comunque, direttamente o indirettamente, vivono del forestiero, cioè di corrispondere anch'esse nel miglior modo con la loro opera, e per quanto è possibile, offrendo facilitazioni e riduzioni di prezzi. E' evidente che il sacrifizio e il maggior lavoro che s'impongono le ferrovie può in parte andare frustrato nei risultati se contemporaneamente non si concorre anche da altra parte con analoghe facilitazioni e col miglioramento di tutti i servizi turistici ed alberghieri a rendere più facile e gradito il soggiorno del viaggiatore nel nostro Paese.

Il "Rex" e il "Conte di Savoia" ancorati nel porto di Genova.

NAVIGAZIONE

I porti per il traffico cabotiero.

Anche durante il 1932, le statistiche del traffico mercantile di cabotaggio — scrive il *Secolo XIX* — segnano un incremento rispetto alle cifre corrispondenti dell'anno che precede. I quantitativi di merce imbarcata e sbarcata nei porti del Regno da navi in servizio cabotiero, passano da 11 milioni e 800 mila tonnellate, durante il 1931, a 12 milioni e 308 mila tonnellate, nel 1932.

Aumento questo più importante di quanto non comportino i valori assoluti delle cifre, se si tien conto che il periodo comprende una fase acuta della depressione economica mondiale, la quale ha determinato in tutte le Nazioni una sensibile contrazione del traffico marittimo in genere.

Questo servizio di cabotaggio, che si afferma oggi come elemento importantissimo degli scambi marittimi nel Mediterraneo, e principalmente fra porti del Regno, è un indizio della crescente indipendenza nostra, in un'epoca in cui gli scambi internazionali sono resi sempre più difficili dal protezionismo doganale e dalle sperequazioni economiche.

Una sana e forte politica cabotiera è anzitutto richiesta dalla conformazione geografica dell'Italia, che distende in mare ottomila chilometri di coste, che è ricca di isole, e ha bisogno di poter contare su di un sistema di trasporti agevoli, economici, insinuantisi ovunque, dove il traffico, anche il minuscolo traffico locale, lo richieda.

Che il Regime segua ormai decisamente questa tendenza, lo vediamo nello sviluppo meraviglioso dei lavori nei piccoli porti, in ogni regione della Penisola e delle isole: a Ventimiglia, in aggiunta ai quattro pennelli costruiti nel 1928 a levante della foce del Roja, se ne aggiunse un quinto nel 1932, a più sicura difesa dell'ancoraggio; a San Remo, a Porto Maurizio e a Oneglia, dove più intensa e più caratteristica è l'impronta cabotiera del movimento portuale, sono in corso di ultimazione o ultimati del tutto i prolungamenti dei moli foranei, le escavazioni, i banchinamenti, e la installazione delle grue per il sollevamento delle merci, mentre un vasto progetto, di prossima attuazione, prevede la costituzione del grande porto cabotiero di Imperia.

Proseguendo lungo la costa e tralasciando i lavori grandiosi di Savona e Genova, particolarmente destinati al grande traffico marittimo, troviamo a Sestri Ponente e a Zoagli, a San Terenzio e a Lerici, opere considerevoli di miglioramento di scali, porti e ancoraggi. A Marina di Carrara la banchina di caricamento dei marmi, che una volta era in mare aperto, con tanto disagio, pericolo e perdita di tempo per i velieri, oggi è completamente difesa da un frangi-onde, mentre è in corso di costruzione un prolungamento di 20 metri del molo di ponente. A Viareggio, patria di un buon terzo delle nostre navi cabotiere, il nuovo porto è quasi ultimato, ed è in continuo dragaggio il canale di Burlamacca.

A Marina di Pisa è stato costruito un ciclopico muraglione in massi artificiali, a difesa dell'ancoraggio per piccole navi; alle Isole di Gorgona e di Giglio si costruirono moli, pennelli di difesa ed escavazioni per assicurare un fondale di 4 metri. Analoghi lavori furono fatti a Portoferraio, Marciana Marina, Rio Marina, Portolongone, nell'Isola d'Elba e all'Isola di Capraia.

A Fiumicino si sta prolungando di 120 metri la banchina di cemento armato sulla sinistra del Tevere, a valle del ponte girevole di ferro, e di 60 metri la banchina a monte del ponte, sulla destra del fiume.

Questo porto-canale, che costituisce l'accesso ai porti fluviali romani di Ripa Grande e di San Paolo, quando sarà sistemata e difesa la foce del Tevere con opere appropriate, permetterà alla Capitale di essere collegata direttamente col Mediterraneo, mediante navi fino a un migliaio di tonnellate, che già fin d'ora, pur con disagio e pericolo, raggiungono la Città eterna, segnando nel 1932 un movimento complessivo di navi di circa 250 mila tonnellate.

A Porto d'Anzio, importanti lavori furono intrapresi e condotti a termine di recente. Il prolungamento del molo Innocenziano, le escavazioni e il banchinamento rendono questo porto sicuro alle navi di piccolo tonnellaggio anche durante le terribili traversie di libeccio.

I lavori di Terracina e di Sperlonga, per la sistemazione della foce del Badìon e per la costruzione del porto, debbono essere posti in relazione con le grandi Bonifiche Pontine, e con le prossime esigenze della regione.

A Gaeta, Formia e Ponza, e soprattutto nel Golfo di Napoli, a Torre del Greco, Torre Annunziata, Massalubrense, Capri, Sorrento, Ischia e Baia, si sono in questi ultimi anni rafforzate opere, scavati porti, prolungati moli e dighe, mentre ad Amalfi e soprattutto a Salerno si intrapresero lavori di grande importanza, prolungando per varie centinaia di metri gli antemurali, sopraelevando le banchine e rafforzando i moli.

Il Porto di Paola, non ancora finito, racchiude 125 mila metri quadrati di ottimo e sicuro fondale, per le piccole navi. Un grande faro nuovissimo completa le opere portuali del luogo, che costano fino a oggi oltre 25 milioni di lire.

Ancora in Calabria si intrapresero lavori per un importo di 27 milioni di lire; a Reggio per creare una darsena per piccoli bastimenti a nord dell'attuale banchina-porto e per sistemare le banchine danneggiate dal terremoto, e a Crotone per migliorare il vecchio porto e per costruire un nuovo molo pontile.

Fot. M. Camuzzi della S. A. Crimella

Questi lavori sono fatti in previsione e in conseguenza dello sviluppo agricolo e industriale della regione, trascurata per secoli, e oggi in vivace e promettentissima ripresa.

Sebbene la enumerazione di queste opere rischi di divenire monotona al lettore, non si può tacere dei nuovissimi porti di Gallipoli, Monopoli, Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie, Trani e Barletta, tutti scali minori delle Puglie, sistemati, rifatti o creati dalle fondamenta, e in particolare del nuovo porto di Manfredonia, di grande importanza cabotiera per la ricchezza agricola della regione Appula e Garganica, e per la insufficienza della rete ferroviaria e stradale.

I lavori di Termoli, San Vito Chietino, Ortona, Pescara, Giulianova, Grottammare, San Benedetto del Tronto, soddisfano insieme alle esigenze del traffico cabotiero e del servizio peschereccio; e così dicasi di altri approdi, rifugi, ancoraggi dell'Adriatico settentrionale, Pesaro, Cattolica, Rimini, Cesenatico, fino a Chioggia e Venezia.

Sulle coste istriane e liburniche, almeno in dieci località, si provvide alla sicurezza delle navi piccole ed al loro facile e comodo approdo per le operazioni di banchina, con spese che si valutano nel decennio del Regime in media a tre milioni di lire all'anno.

Passando ai porti minori delle Isole si dovrebbe dire di Trapani, Sciacca, Porto Empedocle, Licata, Siracusa e Riposto in Sicilia; e Terranova, Porto Torres, Arbatax e Carloforte in Sardegna. Ma la enumerazione è già lunga. Basti dire che in tutte queste località ed in rapporto alle cresciute esigenze dei relativi entroterra, sono predisposti mezzi portuali ed attrezzature nuove per il traffico cabotiero della nuova Italia.

Mentre questo gigantesco programma che importa complessivamente varie centinaia di milioni, si realizza negli scali minori, nei grandi porti si afferma la tendenza a destinare speciali bacini e banchine apposite alle navi di cabotaggio, con fondali più adatti e con minore intralcio per il grande traffico oceanico. Questo concetto si realizza a Genova, a Livorno, a Bari, Napoli e Catania.

Così la politica Fascista arricchisce l'Italia di un patrimonio incalcolabile. Il cabotaggio italiano, assecondato da questo magnifico complesso di attrezzatura e di opere, trarrà gli elementi della sua nuova prosperità.

CHICAGO
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE 1933
"Un secolo di progresso"

PILLOLE
DI
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANA
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 50 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

LAGOMARSINO
Ἀεὶ ὁ Θεὸς γεωμέτρει
+ : − x
1 2 3
2 4 6
10
20
LA PIU' ANTICA E COMPLETA
ORGANIZZAZIONE ITALIANA
SPECIALIZZATA IN MACCHINE
ADDIZIONATRICI
CALCOLATRICI
CONTABILI
MILANO
PIAZZA DUOMO 21

TURISMO

Un servizio automobilistico di Gran Turismo per la visita dei Castelli Romani.

E' stata inaugurata all'inizio del mese di maggio la nuova autolinea di « gran turismo » istituita dall'Azienda Tranvie e Autobus del Governatorato di Roma, per facilitare la visita dei Castelli Romani. L'iniziativa è quanto mai lodevole, poichè questo mezzo permette al turista di conoscere la bella e suggestiva regione dei Colli Albani, nel breve giro di 9 ore, con un itinerario interessantissimo di oltre 100 km. di sviluppo e che comprende tutte le più interessanti località della zona. Citiamo fra queste, quelle per le quali è previsto non il solo transito dell'abitato, ma anche la fermata: Grottaferrata (visita all'Abbazia) - Marino - Villini di Marino (Lago di Albano) - Castel Gandolfo - Albano - Ariccia - Madonna di Galloro - Lago di Nemi (visita al Museo delle navi imperiali, facoltativa) - Nemi - Genzano - Monte Cavo (piazzale di Monte Cavo, tempio di Giove) - Rocca di Papa - Frascati.

Il costo del biglietto (a tariffa unica, per l'intero percorso) è modesto: L. 40, e comprende anche il servizio di illustrazione dei monumenti e delle località (per l'ingresso ai quali non è dovuto alcun supplemento), nonchè il dono di una piccola monografia descrivente il giro turistico. Con l'aggiunta di L. 10 al prezzo del biglietto si ha diritto alla colazione servita in vetta al M. Cavo (m. 949) nei locali dell'ex-Monastero.

L'orario del servizio è il seguente: si parte da Roma (via Gaeta) alle ore 9 del mattino e si rientra alla capitale alle 18,10: nel periodo dalla primavera all'autunno si faranno due corse settimanali (il giovedì e la domenica). A richiesta del pubblico, e per veicoli completi, il giro potrà essere effettuato anche in altri giorni oltre quelli indicati.

La strada della Sighignola riaperta al pubblico.

Il Comune di Lanzo d'Intelvi ha condotto recentemente a termine i lavori di sistemazione di quella interessante strada della Sighignola che, auspice L. V. Bertarelli, il Touring aveva fatto costruire nel 1913 per creare un accesso alla magnifica « vedetta » sul Lago di Lugano e su amplissima cerchia di monti all'ingiro.

L'opera di riattamento eseguita dal Comune di Lanzo, ha trovato — anche per interessamento del Touring — una favorevole valutazione da parte delle autorità militari, le quali, considerando l'alto valore turistico della strada e della meta cui adduce, hanno tolto

il divieto di accesso alle persone (anche a quelle non provviste della «Carta di Turismo Alpino» e della tessera dell'Unione Nazionale Ufficiali in congedo), mantenendo soltanto quello di ritrarre fotografie e rilievi.

La notizia sarà appresa con viva soddisfazione da tutti i turisti e particolarmente dai villeggianti della zona, che non si vedranno più preclusa una delle più belle passeggiate del luogo.

Crociere turistiche della Lega Navale.

Dal 10 al 25 giugno avrà luogo la *Crociera a Madera* con il seguente itinerario: Napoli, Algeri, Ceuta, Tetuan, Tangeri, Casablanca, Cannes e Genova. Per tale Crociera è stato espressamente noleggiato il grande transatlantico «Gange» di circa 18 mila tonn. Le quote sono state fissate in L. 1980, tutto compreso.

Per il mese di agosto verrà organizzata la consueta *Crociera Estiva* la quale verrà effettuata con le grandiose motonavi di lusso «Vulcania» e «Saturnia». Detta Crociera prevede quattro itinerari a scelta: due con inizio il 19 agosto da Trieste e con termine il 1º o il 4 settembre a Venezia; altri due con inizio il 22 agosto da Napoli e termine il 1º settembre a Napoli, oppure il 4 a Venezia.

Le quote sono stabilite da L. 825 in su e comprendono, com'è consuetudine per le Crociere dell'Ente, anche le escursioni a terra.

Le iscrizioni dovranno pervenire alla Sede Centrale a Roma in via Giustiniani 5, o al Commissariato per le Crociere in Milano, via Silvio Pellico 8, oppure presso le Sezioni e Delegazioni dell'Ente.

Il IV Congresso internazionale d'alpinismo a Cortina e due manifestazioni d'Arte.

In occasione del Congresso, già annunziato nel precedente fascicolo, e che si prevede avrà grande successo data l'adesione ad esso di numerose Nazioni, si apriranno in Cortina dal 15 luglio al 14 settembre p. v., una *Mostra di pittura di alta montagna*, riservata ai pittori italiani e una *Mostra di fotografia d'alta montagna*, pure riservata ai professionisti e amatori italiani.

Nei giorni del Congresso (10-14 settembre) le Ferrovie praticheranno ai partecipanti lo sconto del 70 % sul prezzo del biglietto di andata-ritorno da tutte le stazioni della rete dello Stato.

Facilitazioni delle Compagnie di Navigazione ai partecipanti alla Fiera del Levante.

L'Ente Autonomo Fiera del Levante di Bari comunica che sono già state concesse facilitazioni importanti dalle Compagnie di Navigazione italiane tanto per chi parteciperà

alla IV Fiera del Levante come espositore e visitatore, quanto per le merci-campioni.

La Compagnia Adriatica di Navigazione ha concesso il 50 per cento di riduzione, con validità 60 giorni, per le provenienze da Alessandria d'Egitto, dall'Egeo e dagli altri scali esteri del Levante. Le merci godranno il 50 per cento di riduzione sino a un massimo di due tonnellate di peso o, rispettivamente, di due mc. di volume.

La Società di Navigazione Toscana ha del pari aderito al 50 per cento di riduzione per espositori, visitatori e campioni.

La Società Veneziana di Navigazione a Vapore ha concesso del pari il 50 per cento, escluso il vitto e la tassa di traversata del Canale di Suez, tanto agli espositori e visitatori quanto ai campioni.

Segnalazioni di itinerari turistici della Grande Genova.

Per favorire l'indicazione di itinerari turistici della Grande Genova, il Comune e l'Associazione per lo Sviluppo del Turismo Ligure, hanno predisposto una completa apposita segnalazione.

A Voltri, a Pontedecimo e a S. Ilario di Nervi sono stati apposti grandi cartelloni a colori, con richiami luminosi e con la scritta in 4 lingue, per indicare ai turisti automobilisti che entrano a Genova dai suindicati punti, tre itinerari di attraversamento della città: il primo segue la via del mare, il secondo quella del centro, e il terzo la strada a monte.

Gli itinerari sono indicati sui cartelloni con linee rispettivamente di colore bleu per l'itinerario a mare, bianco per quello del centro e rosso per quello a monte.

A partire da questi cartelloni il percorso viene segnalato da frecce luminose colorate in bleu, in bianco e in rosso a seconda dell'itinerario che si preferisce, e contraddistinte con i numeri 1, 2, 3.

In tal modo il forestiero diretto a Genova e che intende attraversare la città potrà scegliere l'itinerario più confacente al proprio gusto, senza essere costretto a fermarsi per domandare informazioni ai passanti o ai vigili, e senza ingombrare la circolazione urbana con inutili deviazioni dall'itinerario che vuole percorrere.

Nuovi valichi di frontiera.

Con recente Decreto del Capo del Governo agli elenchi dei valichi della frontiera terrestre del Regno attraverso i quali è consentito il passaggio delle persone munite di documenti prescritti per l'attraversamento del confine, sono aggiunti i valichi di Blaski Gaj, Pozzi Baricevich, Monte Secco e Malpaga (confine italo-jugoslavo, provincia di Zara), che saranno aperti al transito delle persone munite di tessera di frontiera.

Per la visita a Castel del Monte (Andria).

La Sovrintendenza dei Monumenti e Scavi per le Puglie, in accordo con l'Amministraz. Prov. di Bari e del Comune di Andria ha nominato a custode del celebrato Castello Svevo il signor G. Sforza, proprietario del «posto di ristoro» eretto alle falde del Colle. A detto custode dovranno perciò rivolgersi i turisti che desiderano visitare Castel del Monte; il «posto di ristoro» è aperto tutto l'anno.

Villeggiatura a rate.

Quello che sembrava un esperimento alquanto strano, proprio di altri Paesi avvezzi a più complicate organizzazioni turistiche, è oggi un'iniziativa che si ripete anche da noi, grazie alla costituzione di una Società Anonima, la «V.I.S.A.S.» (Roma, Piazza Esquilino, 5), avente per iscopo l'organizzazione di soggiorni di villeggiatura a pagamento rateale anticipato. Il cliente può scegliere fra le località del più vario interesse: ai monti, al mare, nelle stazioni idrotermali, e fra gli alberghi di ogni categoria. Le condizioni, si assicura, sono assai più favorevoli di quelle che potrebbe ottenere un villeggiante isolato; inoltre, nel prezzo stabilito, la Società offre ai suoi clienti un'assicurazione contro gli infortuni, da valere per tutta la durata del soggiorno di villeggiatura. L'iniziativa fa dunque assegnamento per la sua riuscita sopra due condizioni specialmente vantaggiose: sulla comodità della forma di pagamento, che applica alla villeggiatura il criterio della previdenza, e sulla speciale convenienza dei prezzi ottenuti nelle trattative con albergatori, stabilimenti idrotermali, imprese di trasporti, ecc., in considerazione del numero e dell'importanza degli affari che la Società spera di realizzare.

I turisti e l'importazione di macchine fotografiche in Francia.

La franchigia doganale è accordata soltanto per gli apparecchi che portano tracce evidenti di uso e con un corredo massimo di 12 lastre, oppure di 2 rotoli o pacchi di pellicole.

Gli apparecchi nuovi, o quasi nuovi, devono pagare la dogana; tuttavia, per quelli importati temporaneamente da turisti stranieri è ammesso il regime di favore dell'*acquit à caution*.

Per poter reimportare in Francia quelli di origine francese, occorre presentare un *passavant* descrittivo rilasciato dalle autorità doganali francesi al momento dell'esportazione, oppure una fattura originale, dalla quale risulti chiaramente che l'apparecchio è stato acquistato in Francia.

Coloro che passano abitualmente la frontiera devono servirsi del *passavant* o dell'*acquit à caution* anche per apparecchi usati.

SPORT

Ginnastica.

Nel 1933 la 2ª Coppa Federale Tullo Morgagni ebbe lo stesso risultato dell'anno prima. Infatti nel 1932 la Lombardia si classificò prima, seguita dalla Liguria, dall'Emilia e dal Piemonte e un suo ginnasta, il Perego, prese il primo posto. Nella disputa di quest'anno fu ancora la Lombardia prima classificata, seguita dalle stesse regioni e nella classifica individuale fu nuovamente un lombardo, il Ferri, a cogliere l'alloro. Da questo risultato parrebbe che la ginnastica dei giovanissimi si fosse conservata sulle posizioni dell'anno precedente. La Lombardia ha, quest'anno, distaccato la Liguria di un numero di punti nettamente superiore a quello del 1932, mentre i distacchi nel punteggio della classifica individuale sono stati minimi nella seconda edizione della Coppa Morgagni. La Sardegna ha compiuto un formidabile passo innanzi, mentre il Lazio è precipitato nella classifica. Un miglioramento sensibile è stato ottenuto dalla Campania.

Ma più che questi balzi regionali, ciò che si deve rilevare nella seconda disputa della Coppa è il sensibile miglioramento collettivo ottenuto nell'attrezzistica. Ciò si deve attribuire al fatto che quest'anno non erano più stati ammessi elementi della vecchia categoria juniori, mentre tutti i partecipanti erano veramente dei principianti che in un anno avevano saputo raggiungere un livello più che confortevole. Assenti campioni come Perego e Amedeo, l'omogeneità dei concorrenti apparve assai soddisfacente e le squadre non presentarono squilibri troppo evidenti. Avvenne perciò che la lotta fu molto sostenuta ed incerta, tanto che al termine delle gare attrezzistiche, Lombardia, Piemonte, Emilia e Sardegna si trovarono ancora ben riunite. Toccò alle gare atletiche di decidere definitivamente la classifica e si dovette constatare che in queste specialità la massa dei concorrenti era assai meno preparata che non nell'attrezzistica. Fu proprio a questo punto che la squadra lombarda si avvantaggiò. Ciò dimostra che gli istruttori lombardi si eran messi sulla buona via. In complesso si notò la poca preparazione nel getto del peso, nel salto in alto e nella corsa, mentre un lieve miglioramento si registrò invece nella corsa degli ottanta metri, nella quale tre concorrenti

segnarono il tempo di 10″ 2/5, che nel 1932 fu registrato da un solo partecipante. L'esercizio a corpo libero, eseguito collettivamente da sei ginnasti di ogni squadra, riscosse generali approvazioni. I risultati complessivi dimostrarono che in molte regioni i giovani ginnasti avevano lavorato con scrupolo e con passione.

Pugilato.

Di fronte all'inglese Kid Berg, Anacleto Locatelli vinse nettamente ai punti in dieci riprese nel suo combattimento di Londra. Questo incontro, che continua la serie vittoriosa di quelli del pugile lombardo, assicura a Locatelli una prossima attività conclusiva ai fini della sua carriera ascensionale, perchè lo pone in vista per combattimenti in America. L'avversario, che egli ha battuto dopo una lotta scintillante per brio e per tecnica, aveva combattuto per ben due volte contro l'italo-americano Tony Canzoneri, detentore del titolo mondiale dei leggeri, senza per altro poter strappare il Campionato, per il quale i pugili si battono durante la loro faticosa carriera. La vittoria di Londra apre la via a Locatelli, il quale non nascose mai la sua ferma speranza di poter un giorno incontrarsi con il Canzoneri. Si sa che offerte gli sono già state fatte da impresari degli Stati Uniti. Tutto lascia ritenere che entro l'anno Locatelli possa essere in lizza per il Campionato del Mondo. E se in questo mese Carnera potrà salire il *ring* contro Sharkey per il Campionato assoluto, Locatelli sarà il terzo italiano a tentare la maggior affermazione. Il primo fu infatti Bernasconi, che però dovette cedere a Milano al negro Al Brown. I tecnici pensano fin d'ora che Locatelli sia il meglio indicato a dare all'Italia sportiva il vanto di possedere un titolo pugilistico mondiale.

Calcio.

A fine aprile il Campionato ebbe una pausa per consentire alla squadra nazionale di misurarsi con i forti squadroni di Cecoslovacchia e d'Inghilterra. La classifica della maggior competizione nazionale era allora la seguente: *Divisione Nazionale A*: Juventus p. 43; Ambrosiana-Inter p. 38; Bologna p. 35; Roma p. 34; Napoli p. 33; Fiorentina p. 31; Torino p. 29; Genova 1893 e Milan p. 28; Lazio p. 26; Padova e Triestina p. 25; Palermo p. 24; Pro Vercelli p. 23; Alessandria p. 20; Casale p. 17; Pro Patria p. 14; Bari p. 13.

Nella *Divisione Nazionale B* la lotta era ancora molto aperta. Infatti questa era la classifica: Livorno e Brescia p. 40; Modena p. 34; Novara p. 30; Verona p. 29; Spezia p. 28; Comense e Vigevanesi p. 26; Sampierdarenese p. 23; Legnano e Messina p. 22; Cremonese e Serenissima p. 21; Cagliari p. 18; Atalanta e Grion p. 17; Pistoiese p. 16.

Automobilismo.

La *Mille Miglia* non ci ha fatto assistere quest'anno al crollo dei *records*, e per quanto

si fosse fatto dire a qualche asso che tutte le probabilità esistevano perchè le medie precedenti dovessero esser migliorate, pure era logico pensare che, senza l'intervento ufficiale della Casa monopolizzatrice della vittoria e quindi senza la preparazione specialissima, difficilmente si sarebbero registrate velocità fantastiche. Il tempo di arresto nel progresso, che per la prima volta si avverte da quando la Mille Miglia viene disputata, non sminuisce affatto l'importanza della gara e tanto meno il valore degli uomini che vi hanno partecipato, ma forse ammonisce che su strade aperte al traffico vi è un certo limite oltre il quale nè ardore nè abilità di conduttori possono andare. E se vi sono uomini disposti a tutto osare per assicurarsi e strappare la vittoria, bisogna anche convenire come essi abbiano ragione di non arrischiare sempre, specialmente quando non vi è assoluto bisogno; infatti quando la vittoria è già in pugno non sarebbe buona tattica arrischiarla per la soddisfazione di battere, oltre che gli avversari già dominati, anche il tempo. Quest'ultima battaglia può sempre esser rimandata senza scapito alla ventura occasione.

D'altra parte è sempre una bella prova quella di marciare a quasi 109 km. orarî per 1655 km., quanti cioè rappresentavano il percorso della Mille Miglia 1933-XI. Il vincitore fu Nuvolari, che dopo aver lasciato che il suo compagno di squadra Borzacchini tirasse velocemente la gara nella prima fase, entrò poi in lotta dopo il passaggio di Roma. Il corridore mantovano non aveva infatti altro serio avversario che Borzacchini; e quando questi fu eliminato dalla gara, nessuno potè disturbarlo. Si era fatto credere che il tedesco Brautschisch con Mercedes potesse essere un avversario temibile, ma il difensore dell'automobilismo germanico non è della classe di Caracciòla e la sua macchina non era preparata come quando vinse nel 1931 la bella prova dell'A. C. di Brescia.

Meritano di esser registrate le classifiche delle varie categorie e precisamente: *Classe 1100 cmc.*: Eyston-Lurani che con M. G. vinsero alla media di 91,576, incalzati ad un minuto e mezzo dall'altra M. G. di Howe-Hamilton; *Classe 1500 cmc.*: Berrone-Carraroli su Alfa Romeo alla media di 93,521; *Classe 2000 cmc.*: Foligno Comotti su Alfa Romeo alla media di 98,882; *Classe 3000 cmc.*: Nuvolari-Compagnoni su Alfa Romeo alla media di 108,575; *Classe oltre 3000 cmc.*: Strazza-Gismondi su Lancia alla media di 97,217; *Guide interne:* Sperti-Donnini su Alfa Romeo alla media di 92,526; *Vetture utilitarie fino a 1100 cmc.*: Ricci-Maggi su Fiat alla media di 86,720; *Vetture utilitarie oltre 1100 cmc.*: Marinelli-Tragella su Bianchi alla media di 87,277.

Il *Gran Premio di Monaco*, disputatosi il 23 aprile, ha suscitato una volta ancora un

grande interesse, per le speciali caratteristiche di questo circuito. Infatti esso si snoda su poco più di tre chilometri tra il Casino di Monte Carlo e la Condamine, sulle strade comuni di una città con tutte le insidie rappresentate dai marciapiedi rialzati, dalle curve e da un tunnel. Il tracciato deve esser compiuto cento volte per complessivi 318 km. La corsa si svolge in uno scenario meraviglioso, alla presenza di un pubblico cosmopolita. La gara era alla sua quinta edizione. Nei primi tre anni la vittoria toccò a Bugatti con Williams, Dreyfus e Chiron. L'anno scorso finalmente si ebbe una vittoria italiana per merito di Nuvolari che con l'Alfa Romeo battè anche i tempi precedenti, con un meraviglioso duello con il compagno di squadra, il tedesco Caracciola.

Quest'anno la lotta fu entusiasmante fra i due grandi assi italiani, Varzi alla guida della Bugatti e Nuvolari con l'Alfa Romeo. Nessuno degli altri concorrenti riuscì mai a portarsi dinnanzi ai due campioni, che sembravano dominare ben da lontano tutti gli avversari. Essi seppero offrire al pubblico uno spettacolo quanto mai vario, perchè si alternarono infinite volte al comando, producendosi in virtuosi e qualche volta acrobatici superamenti. Negli ultimi dieci giri essi si abbandonarono alla lotta senza quartiere e Varzi — che quando ha a disposizione un mezzo meccanico efficiente non è secondo per ardimento, tecnica e capacità a Nuvolari — riuscì a superare l'avversario connazionale che negli ultimi metri fu anche tradito dalla macchina, quando però Varzi lo aveva già superato.

La tradizione del miglioramento dei tempi ad ogni edizione della corsa non venne interrotta neppure quest'anno, ed anzi la media subì un balzo di due chilometri in confronto della media di 89,822 del 1932. Infatti Varzi coperse i 318 km. in 3, 27' 49" 2/5 alla media di km. 91,808.

Il Circuito Pietro Bordino di Alessandria, svoltosi sotto l'imperversante maltempo, segnò una nuova affermazione di Nuvolari (Alfa Romeo-Pirelli) che vinse abbastanza agevolmente coprendo la distanza di km. 120 alla media di 115 km. 452.

Motociclismo.

Una delle prove più interessanti del motociclismo nazionale è indubbiamente la grande prova di velocità da Milano a Napoli, ideata dalla *Gazzetta dello Sport*, della quale non si possono dimenticare le benemerenze organizzative in ogni campo dello sport, anche se ha rinunciato a talune organizzazioni dopo aver dato l'esempio e segnato la strada ai successori. La Milano-Roma-Napoli ha una tradizione brillante che l'esito di quest'anno non solo ha conservato, ma ha reso ancor più

periodo sui vari fattori d'influenza. Ne risulta così in succinto una trattazione delle condizioni sociali dell'isola attraverso i secoli. Lo studio vuol dimostrare infine che le necessità della Sardegna si compendiano nella necessità d'un popolamento adeguato alla sua estensione. Ampie note bibliografiche corredano la diligente trattazione.

EDOARDO MARTINORI. – *Via Salaria, Via Claudia Nova.* – Roma, MCMXXXI, A. IX. — *Via Nomentana, Via Patinaria, Via Tiburtina*, Roma, MCMXXXII, A. X.

Le due pubblicazioni fanno parte della collezione « Le Vie Maestre d'Italia », esclusiva fatica dell'A., della quale sono già apparsi la Via Flaminia e la Via Cassia. Il 1° volume illustra la Via Salaria fino a Porto d'Ascoli con le deviazioni Passo Corese-Terni e Antrodoco-Aquila, il 2° la Via Nomentana fino all'Osteria Creta sulla Salaria, e la Via Tiburtina fino a Tivoli. Di queste antiche grandi vie è descritto l'itinerario topografico e sono raccolti tutti i monumenti e le testimonianze storiche che via via vi depositarono i secoli. La ricchezza del materiale, dei rilievi, delle notizie, delle citazioni che si susseguono nel testo e si moltiplicano in numerose note, testimoniano d'una erudizione, del cui indirizzo e del cui scrupolo è prezioso indice la dedica d'uno dei due volumi alla memoria dell'archeologo inglese Tommaso Ashby.

ALBERTO FERRERO DELLA MARMORA. – *Viaggio in Sardegna.* – Prima traduzione italiana del Prof. Martelli. Edizioni della Fondazione « Il Nuraghe », Cagliari, 4 volumi di circa 3000 pagine: L. 200.

Dopo la pubblicazione in italiano del quarto libro di questo « Viaggio » sotto il titolo « Itinerario dell'Isola di Sardegna » fatta nel 1918 da Pasquale Morica, appare ora nella prima traduzione integrale italiana, a cura del Prof. Martelli, l'opera completa. Il merito dell'iniziativa, che fa rivivere un'opera ormai rintracciabile appena nelle biblioteche, va a GIAM... ghe », che tanto fa ... degna, dei suoi costu... sua letteratura.

I 4 volumi dell'edizio... riprese in cui il Lamarmor... venne pubblicando le varie p... Il giudizio sulla classica opera ... sta riedizione a distanza di tan... del Lamarmora è tuttora viva; ... geologiche, archeologiche, geogr... le sue considerazioni economico-s... anche oggi valore capitale.

Se si pensa all'apporto che la straordina... talogazione e descrizione di materiale ha da... alla ricostruzione archeologica dell'isola; e come se ne fissi qui la completa conoscenza geografica; all'immane sforzo, data la scarsezza dei mezzi tecnici, di precisarne la storia geologica, ai suggerimenti di bonifica, ecc., questo « Viaggio » appare veramente un monumento, e la figura del Lamarmora prende la fisionomia d'un genio tutelare dell'isola.

MARIO SANVITO. – *Il « diavolo rosso » a Varese.* – Pag. 112 con tav. f. t. Istituto Editoriale Cisalpino, Varese, 1932-X: L. 3.

Il cinquantenario garibaldino (il « diavolo rosso » è appunto Giuseppe Garibaldi) ha porto l'occasione a varî studiosi di illustrare i rapporti tra la propria città e l'Eroe dei Due Mondi. Varese vanta in questo campo una tradizione nobilissima, e bene ha fatto l'A. a ricordare le epiche vicende che vi si svolsero tra il 1848 e il 1859.

GIAN GABRIELE MONTELLA. – *Le Guardie Gialle al Fronte.* – Pag. 263. Ed. L. Cappelli, Bologna, 1923: L. 10.

I passati e i recenti eroismi delle Guardie di Finanza, noti a troppo pochi, aspettavano una narrazione che li mettesse nella luce degna della loro grandezza. Questo è il compito che l'A. ha assolto in questo libro, col fervore del soldato unito all'equanimità dello storico.

Se desiderate mangiare bene usate alla vostra mensa l'Olio Carli purissimo d'oliva dall'aroma dolce e squisito. Questo prelibatissimo prodotto è consumato con soddisfazione dalle migliori famiglie italiane e lo potete avere a prezzo di fabbrica in piccole damigiane consegnate a domicilio. Favorite esaminare i prezzi e le condizioni di vendita.

LISTINO VENDITE - GIUGNO 1933

DAMIGIANE

chili 15 netto - L. 5,50 al kg.	chili 30 netto - L. 5,20 al kg.
chili 20 netto - L. 5,40 al kg.	chili 40 netto - L. 5,10 al kg.
chili 25 netto - L. 5,30 al kg.	chili 50 netto - L. 5,00 al kg.

Listino-vendite valevole per quanto in tempo

NESSUNA SPESA A VOSTRO CARICO

Damigiane nuove gratis - Trasporto ferroviario da noi pagato - Viaggio a nostro rischio e pericolo - Pagamento verso assegno ferroviario all'arrivo della merce.

Rimettendo il pagamento anticipato ribasso di cent. 10 a chilo - Nostro C. C. Postale 4-49 - Nelle Città ove esiste il servizio, desiderando la consegna a domicilio, tenere conto dell'addebito di Lire 3 per damigiana.

PRODUTTORI OLIO D'OLIVA
ONEGLIA

Gli olii d'oliva non hanno mai raggiunto un limite così basso; sappiate approfittare quindi di questo momento molto propizio per gli acquisti.

SAC. RAFFAELLO BIANCHINI. – *L'Impruneta, Paese e Santuario.* – Libreria Editrice Fiorentina. Pag. 182, con illustrazioni: L. 6.

Eleganze di arte fiorentina, semplicità agreste, grazia di paesaggio rendono cara e indimenticabile l'Impruneta, famosa per la sua Madonna miracolosa e la sua Fiera, ora sapientemente illustrata da questo bello ed esauriente libretto.

U. TAVECCHI – *Diario dell'Alpinista.* – Tecnografica Editr. Tavecchi, Bergamo, 1933-XI, pag. 220 con 12 cartine: L. 5.

E' la 8ª edizione del notissimo *vademecum* dell'alpinista e dell'escursionista, migliorata e ampliata. Contiene l'elenco di tutti i rifugi alpini con dati sull'altitudine, la capienza, i servizi, le vie d'accesso, ecc., l'elenco e le tariffe delle guide organizzate dal C. A. I. e una quantità di altri dati e notizie utili ai frequentatori della montagna.

Il porto di Genova. - Impianti servizi, ordinamenti, tariffe. – Editore Cap. Enrico Girtler, Via XX Settembre 40/6, Genova, 1933-XI, pag. 400, con illustrazioni: L. 25. – Sconto del 15% per i Soci del T. C. I. che faranno richiesta del volume direttamente all'editore, indicando il numero di tessera.

Il volume è pubblicato con l'autorizzazione del Consorzio Autonomo del Porto di Genova. Dopo una brevissima storia del Porto, con particolare riguardo a quanto è stato fatto negli ultimi anni dal Governo Nazionale, sono prese in esame le organizzazioni portuali, le norme principali per lo sbarco, l'imbarco, il facchinaggio, il pesaggio, lo stivaggio, ecc., delle merci; inoltre, ciò che rappresenta una novità in confronto alle edizioni precedenti, sono riportate le tariffe portuali in vigore per tutti i generi di merci, elencate alfabeticamente.

ANTONIO MORASSI. – *Il Museo Poldi-Pezzoli in Milano.* – Pag. 60 con 77 illustrazioni. Libreria dello Stato, Roma, Anno XI: L. 15.

Nella Collez. Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia, edita dal Ministero dell'Educazione Nazionale.

ETTORE DOGLIO. – *Guida delle Valli di Susa. Bardonecchia.* – S. Lattes e C., Torino, 1933, pag. 122: L. 7.

Fa parte della serie di piccole Guide che detta Casa pubblica con successo, e contiene, come le precedenti (V. d'Aosta), altrettanta copia di dati e di illustrazioni.

A. BIZZARRI e G. GIAM... – *...rara storico-artistica, ...ciale e turistica.* – Ufficio Viagg... Banca Giampaoli e C., Carrara, pag. X-318-CI: L. 15.

E' un'ottima guida turistica e storico-artistica illustrata di Carrara e de' suoi dintorni, preceduta da brevi notizie storiche, geografiche e storico-artistiche e seguita da un annuario commerciale.

TOMMASO ALFONSI. – *Il dialetto còrso nella parlata Balanina.* – Raffaello Giusti, Livorno, 1932-XI, pag. 193: L. 18.

E' un dizionarietto còrso-italiano-francese, preceduto da opportuni cenni introduttivi.

T. MANLIO TARROCHI. – *La Libia Italiana.* – Pag. 188, E. De Simone Edit., Napoli.

E' la trattazione delle vicende politiche e diplomatiche delle nostre aspirazioni africane, concretatesi nell'occupazione della Libia, e della storia della colonia durante e dopo la guerra europea.

MARIO MARENESI. – *La Villa Nazionale di Stra.* – Nella serie «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», a cura della Direz. Gen. Antichità e B. A., Roma, 1932-X. Pag. 36 illustr.: L. 5.

COSTANZO CARBONE. – *Vagabondaggi Genovesi.* – Con prefaz. di Alessandro Varaldo Pag. 189. Casa Edit. Apuania, Genova.

TOMMASO DE ANGELIS. – *I Conti di Caserta.* – Caserta, Ed. Beneduce e Papa, 1932.

... *Moltrasio - Cenni* ... – Como, Ed. Corti, 1932.

... COSTA. – *Cerimoniale nelle Pubbliche Funzioni*. – Pag. 279. Como, Tipografia Editrice Ostinelli, 1932: L. 15.

D. LUIGI BO. – *Brevi notizie storiche sulla antica parrocchia di Maresco in Montechiaro d'Asti*. – Pag. 136. Premiata Scuola Tipogr. Michelerio, Asti, 1933: L. 3,50.

GIORGIO MORTARA. – *Problemi economici dell'ora presente*. – Città di Castello, Soc. An. Tipografica «Leonardo da Vinci», 1932.

ING. G. INGIGNOLI. – *Sul problema della Metropolitana a Milano*. – Indagine tecnica ed economica intorno a una soluzione possibile. Libr. Editr. Politecnica, Milano, 1933, pag. 64.

ULDERICO ROLANDI. – *Musica e Musicisti in Malta*. – Edizioni dell'Archivio Storico di Malta. R. Giusti, Livorno, 1932-X, pag. 132 con illustraz.: L. 20.

EDOARDI GALLI. – *La cattedrale normanna di Tropea restituita al suo pristino aspetto*. – Roma, 1932.

KIPPELIN. – *Scontri di Pattuglie*. – Pag. 255. Scuola Tip. Orfanotrofio Maschile, Amatrice, 1933: L. 7.

ARMANDO LODOLINI. – *Il Quirinale*. – Romanzo storico, L. Cappelli, Bologna, pagine 224: L. 8.

ORAZIO MARUCCHI. – *Guida archeologica della città di Palestrina*. – Roma, Ed. E. Pinci, 1932.

Statistica dei Soci al 30 aprile 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 aprile 1933 ...		N. 147 792
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 12 984
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 30 aprile 1933	» 3 785	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1933	» 9 687	
		» 224 545
Totale Soci		N. 385 321
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1932 che non pagarono ancora la quota del 1933 e presumibili nuove iscrizioni		» 21 000
Totale Soci		N. 406 321

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80